

# 船舶事故調査報告書

平成24年9月6日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年11月22日 00時15分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市鞍掛島 <sup>くらかけ</sup> 西岸 鞍掛島灯台から真方位164° 220m付近 （概位 北緯34° 41.1′ 東経134° 38.3′）
事故調査の経過	平成23年12月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	砂利採取運搬船 第十住吉丸 <sup>すみよし</sup> 、410トン 129310、大玉海運有限会社 59.67m×12.00m×5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和62年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 33歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成12年4月12日 免状交付年月日 平成21年11月20日 免状有効期間満了日 平成27年4月11日 航海士（一等航海士） 男性 29歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成13年7月2日 免状交付年月日 平成22年9月6日 免状有効期間満了日 平成28年7月1日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に亀裂
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか2人が乗り組み、碎石約1,300tを満載し、平成23年11月21日22時30分ごろ、船首約3.2m、船尾約5.0mの喫水で阪神港大阪区へ向け、兵庫県赤穂市赤穂港を出港した。 航海士は、22時50分ごろ、船長と当直を交代して単独の船橋当直に就き、操舵スタンド後方の椅子に腰を掛けた状態で針路095°（真方位、以下同じ。）、速力約9.0ノットで自動操舵により航行した。 航海士は、姫路市家島北東方沖で鞍掛島に向けて約105°に変針したのち、眠気を感じて船橋左舷側のドアを開放したが、再び椅子に腰を掛けて当直を続け、いつしか居眠りに陥った。 本船は、鞍掛島西北西方沖の鞍掛島南方沖に向ける予定変針場所を通過して鞍掛島に向けて航行し、航海士が乗揚の直前に目覚めて機関を後進に

	<p>したが、22日00時15分ごろ鞍掛島西岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船主手配のタグボートにより09時00分ごろ離礁して別の砂利採取運搬船に積荷を瀬取りの上、家島港へ自力で入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm、潮汐 下げ潮の末期</p>	
その他の事項	<p>本船は、19日に赤穂港で碎石を積荷後、15時30分に家島港へ入港して翌20日まで休養した。21日は、和歌山県和歌山下津港での碎石揚荷のために家島港を00時に出港し、7時間後に和歌山下津港で揚荷を終え、時間調整と休憩のために家島港に入港したのち、19時30分に21時からの赤穂港での積荷のため、家島港を出港して赤穂港での積荷後、22時30分阪神港大阪区に向けて赤穂港を出港した。</p> <p>本船は、暖房中であり、また、居眠り防止装置はなかった。</p> <p>本船の船橋当直は、航海士、船長、四級海技士（航海）免状を受有する機関長の順で2時間交代の3直制であった。</p> <p>船長及び機関長は、航海士に対し、ふだんから居眠りに対する注意を行い、眠気を感じたら遠慮なく船長又は機関長を起こすように指示していた。</p> <p>航海士は、疲労、睡眠不足及び体調の不調は感じていなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、鞍掛島西北西方沖を自動操舵により東進中、単独で船橋当直中の航海士が、居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して鞍掛島西岸に向けて航行し、鞍掛島の西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、眠気を催した際、船橋左舷側のドアを開放して換気を行い、眠気を払おうとしたものと考えられる。</p> <p>航海士は、本人は意識していないが、21日から断続的に夜間航海を行っており、疲労が蓄積していた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、鞍掛島西北西方沖を自動操舵により東進中、単独で船橋当直中の航海士が居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して鞍掛島西岸に向けて航行し、鞍掛島の西岸に乗り揚げたことにより発生したのと考えられる。</p>	
参考	<p>本事故後、船舶所有者は、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・居眠り防止のため、眠気防止用のガムを常備し、操舵スタンドの上部の天井にリセットボタンを押さなければ、5分ごとに警報が鳴る居眠り防止装置を設置するとともに、船橋内の椅子を撤去した。</li> <li>・夜間航海の際、当直以外の者が船橋後部で仮眠して待機し、当直者が眠気を感じた場合に交代できる体制を採った。</li> </ul>	