

船舶事故調査報告書

平成24年12月13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24年2月26日 04時43分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市城ヶ崎西端付近 和歌山市所在の加太港第1防波堤灯台から真方位002°600m 付近 （概位 北緯34°17.1′ 東経135°04.0′）
事故調査の経過	平成24年3月7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	砂利運搬船 第三日之出丸、395トン 135583、真栄海運株式会社 60.06m×11.00m×5.80m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 四級海技士（航海） 免許登録日 平成13年11月14日 免状交付年月日 平成23年9月15日 免状有効期間満了日 平成28年11月13日
死傷者等	なし
損傷	船底部に亀裂を伴う凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、平成24年2月26日01時00分ごろ兵庫県東播磨港を出港して和歌山県和歌山下津港に向かい、船長が、04時00分ごろ和歌山市地ノ島東方の加太瀬戸北方4海里（M）付近において単独の船橋当直に就き、針路約170°（真方位、以下同じ。）及び対地速力約9.0ノットで加太瀬戸に向けて自動操舵により航行した。 船長は、船橋当直交替時から眠気を感じていたため、眠気を覚ますためにコーヒーを入れ、椅子に腰を掛けて菓子を食べながら船橋当直を行い、04時15分ごろ加太瀬戸北方3M付近でレーダーを6Mレンジから3Mレンジに切り換えて加太瀬戸の中央に向首していることを確認した。 船長は、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、04時2

	<p>3分ごろ強い眠気を感じるようになり、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、加太瀬戸北口に達したが、船長が、居眠りしていたので、変針予定場所に変針せずに加太瀬戸を通過して同瀬戸南方の城ヶ崎に向けて南進し、04時43分ごろ加太港第1防波堤灯台から002°600mの城ヶ崎西端付近の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、海上保安庁に118番通報した。</p> <p>本船は、船首部左舷側にある第1バラストタンクに浸水していたので排水作業を行い、07時47分ごろ自力離礁し、サルベージ会社の損傷箇所の潜水調査及び応急修理を受けた後、和歌山下津港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約9m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約7.3cm (洲本)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成9年ごろから同型船の船長職に就いた後、約6～7年前から本船の船長職に就いており、加太瀬戸を頻繁に航行していた。</p> <p>本船は、船長、一等航海士及び機関長の3人が単独の船橋当直に就いており、船橋当直は、航海時間が約6時間未満の場合は約1時間30分交替とし、6時間以上のときは航海時間を3等分していた。また、明石海峡航路では、船長が操船を指揮していた。</p> <p>本船は、2月12日から連続して航海しており、本事故の前日及び当日の運航状況は、次のとおりであった。</p> <p>25日09時30分ごろ、阪神港神戸区を出港 13時00分ごろ、東播磨港に入港 13時00分ごろ～16時00分ごろの間、積み荷役 16時00分ごろ～出港まで、休息（船長は、21時00分ごろ食事等のために上陸したが、飲酒はしなかった。）</p> <p>26日01時00分ごろ、東播磨港を出港</p> <p>船長は、東播磨港での出港操船の後、01時30分ごろ機関長を船橋当直に就けて操舵室で仮眠をとり、02時30分ごろ明石海峡航路西口付近で機関長と交替して船橋当直に就き、同航路を出航後に針路を約170°に定めた後、再び機関長を船橋当直に就けて操舵室で仮眠をとった。</p> <p>船長は、ふだんから船橋当直の合間などに約1～2時間の短時間の睡眠をとり、1日に約5～6時間の睡眠をとっていたが、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であった。</p> <p>船長は、ふだん、船橋当直中に眠気を感じたときには、コーヒーを飲んだり、たばこを吸ったりして眠気を覚ますようにしていた。</p> <p>本船は、本事故当時、操舵室の窓を閉めて暖房をしていた。</p>

	<p>本船は、東播磨港において砕石約1,250tを積載し、喫水が船首約3.80m及び船尾約5.20mであった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置がなかった。</p>
<p>分析</p> <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、加太瀬戸付近を自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長が、睡眠不足と疲労が蓄積した状態で椅子に腰を掛けて船橋当直を行っていたところ、居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して城ヶ崎に向けて航行し、城ヶ崎西端付近の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、加太瀬戸付近を自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長が、睡眠不足と疲労が蓄積した状態で椅子に腰を掛けて船橋当直を行っていたところ、居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して城ヶ崎に向けて航行し、城ヶ崎西端付近の岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>本船は、本事故後のドック修理において船橋航海当直警報装置を設置した。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船橋当直中は、時々、椅子から離れて居眠りに陥らないようにすること。 ・睡眠不足と疲労が蓄積した状態であるときは、停泊中の上陸を控えて休息をとること。