

船舶事故調査報告書

平成25年10月10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11月8日 23時15分ごろ
発生場所	福岡県宗像市勝島南方 宗像市所在の神湊港北防波堤灯台から真方位286°1,280m付近 (概位 北緯33°51.5′ 東経130°28.3′)
事故調査の経過	平成24年11月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第八和丸、498トン 131738、株式会社勇和マリン 68.05m×13.20m×7.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成2年1月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年9月14日 免状交付年月日 平成21年6月10日 免状有効期間満了日 平成27年5月23日 甲板員 男性 64歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月27日 免状交付年月日 平成23年10月11日 免状有効期間満了日 平成28年10月10日
死傷者等	なし
損傷	船底外板全般に亀裂を伴う凹損、両舷ビルジキールに曲損、プロペラ翼端部に欠損及び曲損 (写真1～3参照)
事故の経過	本船は、船長、甲板員ほか2人が乗り組み、広島県大崎上島町所在の造船所に向け、船首喫水約1.6m、船尾喫水約3.0mの空船で約10ノットの対地速度として航行中、甲板員が、平成24年11月8日20時00分ごろ佐賀県唐津市土器埼北西方で船長から引き継いで単独で船橋当直に就き、土器埼北方の変針点に至り、自動操舵の設定

	<p>針路を約060°（真方位、以下同じ。）とし、操舵スタンドの船尾方にあるソファーに腰を掛けた。</p> <p>甲板員は、眠気を感じつつも、ソファーに腰を掛けて当直を続けていたが、22時00分ごろ福岡県福岡市志賀島に到ったことは認識していたが、その後、居眠りに陥り、23時15分ごろ、本船が、勝島南方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、仮眠をとっていたが、振動を感じたので昇橋し、前進であった機関を停止して浸水や燃料油の流出等の有無を確認したのち、自力離礁を試みたが、離礁できず、海上保安庁への通報及びサルベージ会社の手配を乗船中の船舶所有会社専務を通じ行った。</p> <p>本船は、サルベージ会社により、9日07時00分ごろ引き降ろされ、船底外板の破口部に応急措置を施したのち、広島県尾道市の造船所へ回航して修繕を行った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約77cm（宗像市神湊）</p>
その他の事項	<p>船長は、GPSプロッターに変針点等のデータを入力し、船橋当直者は、GPSプロッターの画面に表示される予定針路線に沿って航行することとなっていた。</p> <p>海図W1228で確認すれば、土器埼北方の変針点から倉良瀬戸中央の変針点までの予定針路線の針路は約055°、距離は約33海里であり、土器埼北方の変針点から本事故発生場所を結んだ線は約058.5°であった。</p> <p>本船の当直体制は、4人の乗組員が等負担になるよう、航海の所要時間に応じ、船長がその都度当直時間を決定しており、本事故時における甲板員の当直時間は11月8日20時00分から翌9日01時00分の間の5時間であった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置の搭載が必要な船舶であるが、2014年7月1日より後の最初の安全設備検査の日まで適用を猶予されていたので、本事故当時、船橋航海当直警報装置は装備されていなかった。</p> <p>甲板員は、約7年前から船員として働くようになり、本船には約4年前から乗船していた。</p> <p>甲板員は、針路の設定を目分量で行っていた。</p> <p>甲板員は、これまでも福岡県北方沖で航海当直を行っていた。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、土器埼北方沖で針路を約060°に変針して自動操舵で航

	<p>行中、単独で船橋当直中の甲板員が変針時に予定針路線よりも南に偏した針路として居眠りに陥ったことから、予定針路線を南側に外れて航行し、勝島南方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置を装備していれば、甲板員の居眠りが防止でき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、土器埼北方沖で針路を約060°に変針して自動操舵で航行中、単独で船橋当直中の甲板員が変針時に予定針路線よりも南に偏した針路として居眠りに陥ったため、勝島南方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>船長は、本事故後、出港後に全乗組員が操舵室に集まり、仕向地までの航海に関するミーティングを実施することとした。</p> <p>船舶所有者は、本事故後、造船所での修繕に併せ、本船に船橋航海当直警報装置を装備した。</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、自船の船位を継続的に確かめること。 ・ 船橋当直中に眠気を催したときは、立ち上がって身体を動かしたり、コーヒーを飲んだりして眠気を払い、それでも眠気を払うことができないときは、他の乗組員を呼ぶこと。

写真1 船底の損傷状況



写真2 ビルジキール（右舷）の損傷状況



写真3 プロペラの損傷状況

