

船舶事故調査報告書

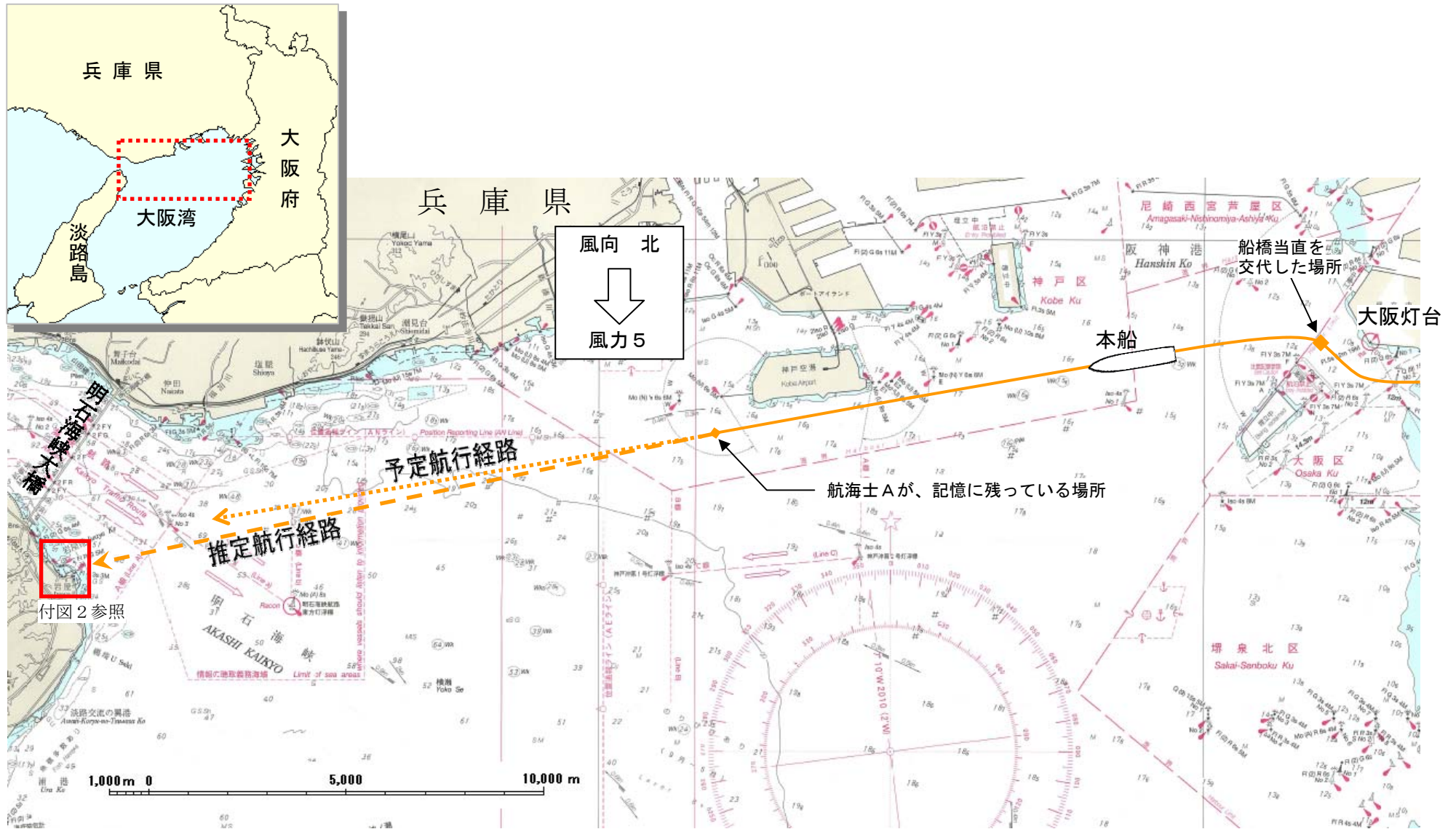
平成26年11月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年2月4日 13時36分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市岩屋港の岩屋港防波堤（北）の南端付近 岩屋港北防波堤東灯台から真方位318°18m付近 （概位 北緯34°35.4′ 東経135°01.3′）
事故調査の経過	平成26年2月10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	石材・砂利運搬船 第八住力丸 ^{すみき} 、490トン 133069、岡田石材株式会社 67.43m×13.20m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年12月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和47年4月28日 免状交付年月日 平成21年4月27日 免状有効期間満了日 平成27年4月20日 航海士A（次席一等航海士） 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成16年12月2日 免状交付年月日 平成21年11月27日 免状有効期間満了日 平成26年12月1日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首下部及び左舷船首部に凹損、左舷錨の爪を折損 防波堤 擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、大阪府大阪市所在の大阪灯台を右舷側に見て通過した後、航海士Aが、昇橋して船橋当直を始め、兵庫県淡路島北端～明石海峡大橋の淡路島側（南側）主塔辺りを船首目標として自動操舵とし、操舵室中央部の操舵スタンド手前に置かれた椅子（以下「操縦席」という。）に腰を掛け、右舷に北風を受けながら、約11ノット（kn）の対地速力で西南西進していた。

	<p>航海士Aは、兵庫県神戸市所在の神戸空港南方沖を航行中、急に眠気を催すようになり、神戸空港を通過したことは覚えていたものの、その後の記憶がなかった。</p> <p>本船は、大阪湾北西部を西南西進していたところ、平成26年2月4日13時36分ごろ岩屋港防波堤（北）（以下「本件防波堤」という。）の南端付近に衝突した。</p> <p>船長は、食堂で昼食をとっていたとき、衝突音と共に衝撃を感じ、昇橋したところ、航海士Aが操縦席に腰を掛けた状態で眠っていることを認め、機関を中立とし、同時期に昇橋した他の航海士（以下「航海士B」という。）は、航海士Aを起こすとともに、自動操舵を解除して右舵を取った。</p> <p>船長は、本船の後方にいた巡視艇に呼び掛けられ、海上保安官の指示に従い、約2～3海里南方の淡路島東岸へ移動し、本船を錨泊させた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生場所図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 5、視界 良好、気温 約6℃</p> <p>海象：波高 約0.2m、潮流 西流約0.4kn</p> <p>神戸地方気象台は、2月4日04時28分に兵庫県南部阪神及び淡路島へ強風及び波浪注意報を発表し、本事故当時も継続中であった。</p>
その他の事項	<p>本船は、福山港～阪神港の間を約9時間かけて航行しており、船長、航海士A及び航海士Bによる単独3時間交代の船橋当直を行っていた。</p> <p>航海士Aは、本事故前日の17時30分から開始した福山港での積み荷役の際、重機を運転して岸壁に置かれた積荷（海砂）を1か所に集める作業を行った。</p> <p>航海士Aは、本船が除塩（貨物倉に水を入れて海砂の塩分を取り除く作業）のために寄港した香川県坂出市坂出港を4日00時10分ごろに出発した後、航海士Bの次に3時間の船橋当直を行った。</p> <p>航海士Aは、ふだんから睡眠時間が約5～6時間であったものの、細切れであり、常に睡眠不足であると感じていた。</p> <p>航海士Aは、ふだん、船橋当直中に眠気を感じた場合、ウイングに出るなどして外気に当たっていたが、本事故当時は寒くて風が強く、雨模様だったので、外気に当たることをしなかった。</p> <p>船長は、乗組員に対し、操縦席に座ると眠ってしまうおそれがある場合には操縦席に座ってはならないと伝えていた。</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	あり
判明した事項の解析	本船は、大阪湾北西部を明石海峡に向けて自動操舵で西南西進中、

	<p>単独で船橋当直中の航海士 A が居眠りに陥ったことから、風力 5 の北風によって南方へ圧流されながら航行し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、船橋当直を開始した後、ふだんから睡眠時間が細切れであり、睡眠不足であると感じていたものの、操縦席に腰を掛けて見張りを続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、大阪湾北西部を明石海峡に向けて自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士 A が居眠りに陥ったため、風力 5 の北風によって南方へ圧流されながら航行し、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・睡眠不足を感じている場合は、船橋当直を行わず、交替すること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生場所図

