

船舶事故調査報告書

令和5年4月19日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年3月2日 22時30分ごろ
発生場所	兵庫県洲本市由良町成ヶ島東方沖 淡路由良港成ヶ島沖灯標から真方位208°530m付近 (概位 北緯34°17.1′ 東経134°57.6′)
事故の概要	貨物船第二おおあみは、南南西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年3月16日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 第二おおあみ、498トン 140682、株式会社波方造船所（船舶所有者）、有限会社三都 商事（船舶借入人）（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、岡山県倉敷市水島港での積荷役作業を終え、北海道釧路市釧路港へ向け、明石海峡を航行していた。</p> <p>船長は、明石海峡航路東端のブイ付近で単独の船橋当直に就き、友ヶ島水道に向かって南進を始め、周囲の他船の動向に気を配りながら立って操船し、他船とすれ違った後、洲本沖灯浮標を通過後に変針するつもりで、22時00分ごろ針路を南南西に向けた。</p> <p>船長は、周囲に他船を見掛けなくなったので安心し、22時10分ごろ船橋後部の椅子に腰を掛けて自動操舵で航行中、居眠りに陥り、変針予定場所を通過して南南西進を続け、ふだんと違う機関音が聞こえて目が覚め、機関を停止した後、本船が成ヶ島東方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、離礁を試みたが離礁できず、A社へ本船が乗り揚げたことを連絡し、本船の損傷状況等を確認した。また、付近を航行中に本事故を目撃した他船の乗組員が118番通報した。</p> <p>本船は、翌日、上げ潮に乗じて自然離礁し、和歌山県和歌山下津港に自力で航行して入港した。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.5m、船尾約4.6mであった。</p> <p>本船の船橋は、窓及び扉が閉められて暖房が入っており、備えられていた船橋航海当直警報装置の警報は、本事故発生前に鳴らなかった。</p>

	<p>船長は、居眠り時に頭が揺れるなどの動きが検知され、同装置が作動しなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故前日の水島港での積荷役作業が雨天により中断された後、天候が回復して同作業が再開された本事故発生日の朝までの間、夜中も天候が気になって何度も目が覚め、十分な睡眠がとれていなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、自動操舵で南南西進中、船長が単独で当直中に居眠りに陥り、変針予定場所を通過して航行を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、十分な睡眠がとれていない状況下、周囲に他船を見掛けなくなつて安心し、窓及び扉が閉められ暖房が入っていた船橋で椅子に腰を掛けて操船を続けたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥つたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故前日の水島港での積荷役作業が雨天により中断された後、天候が回復して同作業が再開された本事故発生日の朝までの間、夜中も天候が気になって何度も目が覚め、十分な睡眠がとれていなかったものと考えられる。</p> <p>本船の船橋航海当直警報装置は、船長の居眠り時の頭の揺れなどの動きを検知したことから、作動しなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、自動操舵で南南西進中、船長が単独で当直中に居眠りに陥り、変針予定場所を通過して航行を続けたため、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 船橋当直者は、当直に就くに当たり、できる限り十分な睡眠時間を確保し、体調を管理すること。</li> <li>・ 船橋当直者は、睡眠時間が十分ではない場合、特に暖房の効いた状況では、座ったまま動作がない時間が続くことにより覚醒水準が下がって居眠りに陥ることがあるので、立って、軽く体を動かしたり、外気に当たったりするなど動きを取り入れ、居眠りを防止する措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、事故発生後、速やかに118番通報すること。</li> </ul>