

船舶事故等調査報告書

平成22年6月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009横第199号	
事故等種類	乗揚	
発生日時	平成21年7月14日 00時17分ごろ	
発生場所	神奈川県観音埼灯台から真方位146° 12km付近 (概位 北緯35° 09.9′ 東経139° 49.1′)	
事故等調査の経過	平成21年8月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 押船 ^{はやとも} 早鞆丸、297トン 137022、馬越海運有限会社 B 台船 ようこう、1,950トン 馬越海運有限会社	
乗組員等に関する情報	A 船長、五級海技士（航海） 機関長、四級海技士（機関）	
死傷者等	なし	
損傷	A 船底き裂、凹損及び擦過傷 B シューピース擦過傷	
事故等の経過	A船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、B船と押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、碎石約3,100トンを積載して観音埼南東方沖を自動操舵で航行中、単独で船橋当直中の機関長が、居眠りに陥った。 A船押船列は、平成21年7月14日00時17分ごろ、千葉県富津市金谷漁港沖において、浅所に乗り揚げた。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風速 約1.5m/s、視界 良好 海象：平穏	
その他の事項	安全統括管理者は、A船押船列の運航管理を、乗組員の雇用者である機関長に任せていた。 船長は、羽田空港拡張工事担当者から、東京湾では2人の当直体制で航行するように指示されていたので、A船押船列が東京湾口付近に達する（7月14日午前00時）ころから、船長が昇橋して2人当直を行うことになっていた。 船長は、機関室で機器の点検を行ったのち、自室に戻って休息を取っていた。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし A船押船列は、観音埼南東方沖を東北東進中、単独で船橋当直中の機関長が居眠りに陥り、予定変針場所を通過して金谷漁港沖の浅所に向け航行して乗り揚げた可能性があると考えられる。

		船長は、昇橋するつもりであったが、自室で休息をとっており、昇橋していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。
原因		本事故は、A船押船列が観音崎南東方沖を東北東進中、単独で船橋当直中の機関長が居眠りに陥ったため、予定の変針場所を通過して、金谷漁港沖の浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生した可能性があると考えられる。