

## 船舶事故調査報告書

平成23年12月22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 石 川 敏 行

|   |   |
|---|---|
| 事故種類  | 乗揚  |
| 発生日時  | 平成23年6月16日 00時15分ごろ   |
| 発生場所  | 愛媛県松山市興居島南岸<br>松山市所在の釣島灯台から真方位135° 1.6海里付近<br>（概位 北緯33° 52.4′ 東経132° 39.7′）   |
| 事故調査の経過   | 平成23年7月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 貨物船 瑞鶴、499トン<br>134915、豊鶴海運株式会社<br>75.92m×12.00m×7.00m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成6年12月23日  |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 58歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 平成5年10月7日<br>免状交付年月日 平成20年8月1日<br>免状有効期間満了日 平成25年10月6日<br>二等航海士 男性 38歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 平成18年3月31日<br>免状交付年月日 平成22年6月9日<br>免状有効期間満了日 平成28年3月30日  |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | 船底前部に亀裂及び凹損   |
| 事故の経過   | 本船は、船長及び二等航海士ほか3人が乗り組み、空船で船首約1.00m、船尾約3.80mの喫水をもって、伊予灘の推薦航路に沿い、その右側を釣島水道に向けて北東進中、二等航海士が、平成23年6月15日23時20分ごろ、愛媛県大洲市にある青島北西方沖において、単独で船橋当直に就き、針路約062～063°（真方位）、対地速力約11.8ノット（kn）で自動操舵により航行を続けた。<br>二等航海士は、椅子に腰を掛けた姿勢で当直中に眠気を感じていたことは覚えていた。<br>本船は、伊予灘航路第8号灯浮標付近の変針予定場所を通過し、興居島南岸に向けて航行を続け、翌16日00時15分ごろ興居島南岸の岩場に乗り揚げた。<br>二等航海士は、乗り揚げた衝撃で目が覚めた。 |

|           |  |         |    |           |    |          |    |           |  |
|-----------|--|---------|----|-----------|----|----------|----|-----------|--|
|           | <p>二等航海士は、風邪気味で6月15日の昼ごろ身体のだるさを感じて昼食時に風邪薬を服用し、夕食時に350ml入りの缶ビール3本を飲んだのち、17時30分ごろ～23時00分ごろまで休息をとったが、体調不良などから寝付きが悪く、当直交替時から眠気を感じていた。</p> <p>二等航海士は、当直交替時から眠気を感じていたが、他の乗組員に迷惑がかかると思い、船長に報告しなかった。</p> <p>船長は、衝撃を感じてすぐに昇橋し、乗組員の安否確認と本船の損傷状況等を確認して海上保安部及び会社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、翌17日07時07分ごろ来援したタグボートに引かれて離礁し、自力航行して松山市松山港に向かった。</p>  |         |    |           |    |          |    |           |  |
| 気象・海象     | <p>気象：天気 雨、風向 南東、風速 約1.0m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期（約0.7knの南西流）</p>  |         |    |           |    |          |    |           |  |
| その他の事項    | <p>本船の船橋当直は、船長、一等航海士及び二等航海士の3人により、4時間交替の3直制で単独で行われていた。</p> <p>本船には、感知センサー式の居眠り防止装置（一次警報の設定時間4分）が操舵室に設置されていたが、本事故当時、作動しなかった。同装置は、本事故後の海上保安官立会いの調査の際、本体のヒューズが切れていることが確認された。</p> <p>船長は、6月14日16時30分ごろ関門港に入港する際、居眠り防止装置の作動ランプが点灯しているのを確認したが、その後、同装置が正常に作動しているかどうかの確認はしていなかった。</p> <p>船長は、乗組員に対して体調不良時や船橋当直中に眠気を感じた際、船長に報告するよう指導していた。</p>   |         |    |           |    |          |    |           |  |
| 分析        | <table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、伊予灘の推薦航路を釣島水道に向けて北東進中、二等航海士が、青島北西方沖において、単独で船橋当直を開始した後、居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して興居島南岸の岩場に向けて航行を続け、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、当直交替前の休息時に体調不良などによって寝付けず、睡眠不足になっていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、当直交替時から眠気を感じていたが、他の乗組員の迷惑になると思い、その旨を船長に報告しなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時、居眠り防止装置のヒューズが切れていて同装置が作動しなかったものと考えられるが、14日に関門港へ入港する際、居眠り防止装置の作動ランプは点灯していたものの、その後、同港を出港して本事故発生時まで同装置の作動点検をしていなかったため、乗組員は、ヒューズ</p> </td> </tr> </table> | 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 | <p>本船は、伊予灘の推薦航路を釣島水道に向けて北東進中、二等航海士が、青島北西方沖において、単独で船橋当直を開始した後、居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して興居島南岸の岩場に向けて航行を続け、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、当直交替前の休息時に体調不良などによって寝付けず、睡眠不足になっていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、当直交替時から眠気を感じていたが、他の乗組員の迷惑になると思い、その旨を船長に報告しなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時、居眠り防止装置のヒューズが切れていて同装置が作動しなかったものと考えられるが、14日に関門港へ入港する際、居眠り防止装置の作動ランプは点灯していたものの、その後、同港を出港して本事故発生時まで同装置の作動点検をしていなかったため、乗組員は、ヒューズ</p> |
| 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 | <p>本船は、伊予灘の推薦航路を釣島水道に向けて北東進中、二等航海士が、青島北西方沖において、単独で船橋当直を開始した後、居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して興居島南岸の岩場に向けて航行を続け、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、当直交替前の休息時に体調不良などによって寝付けず、睡眠不足になっていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、当直交替時から眠気を感じていたが、他の乗組員の迷惑になると思い、その旨を船長に報告しなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時、居眠り防止装置のヒューズが切れていて同装置が作動しなかったものと考えられるが、14日に関門港へ入港する際、居眠り防止装置の作動ランプは点灯していたものの、その後、同港を出港して本事故発生時まで同装置の作動点検をしていなかったため、乗組員は、ヒューズ</p>   |         |    |           |    |          |    |           |  |

|    |  |  |
|----|--|--|
|    |  | <p>ーズが切れていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、出港時に居眠り防止装置の作動点検を行い、また、船橋当直者が、当直交替時に作動ランプ点灯の有無の確認を行っていれば、同装置の異常に気づき、ヒューズを交換して同装置を正常に作動させることができ、二等航海士が居眠りに陥った際、同装置の警報が作動し、本事故の発生を回避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、伊予灘の推薦航路を釣島水道に向けて北東進中、二等航海士が、青島北西方沖において、単独で船橋当直を開始した後、居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して興居島南岸の岩場に向けて航行を続け、同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>  |
| 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"> <li>・ 出港時に居眠り防止装置の作動状況を確認し、当直交替時に作動ランプ点灯の有無を確認して常時正常に作動させること。</li> <li>・ 乗組員は、体調管理を徹底し、体調不良を感じたら船長に報告すること。</li> <li>・ 航海当直者は、眠気を感じたら椅子から立つなどして居眠りを防止する行動をとり、船長に報告すること。</li> <li>・ 居眠り防止装置には、故障をした際、警報音が鳴るなど異常を知らせる装置が備え付けられていることが望ましい。</li> </ul> |