

船舶事故等調査報告書

平成27年9月17日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015広第23号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成27年1月27日 02時40分ごろ
発生場所	愛媛県松山市野忽那島 ^{のぐつな} 北西方沖 野忽那港北防波堤灯台から真方位246°500m付近 (概位 北緯33°58.38' 東経132°40.92')
事故等調査の経過	平成27年2月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	引船 第二十一 ^{ふくじゆ} 福寿丸、99トン
船舶番号、船舶所有者等	136002、福寿船舶株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海） 航海士、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷、推進器翼に欠損
事故等の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか2人が乗り組み、航海士が、単独の船橋当直につき、舵輪後方の椅子に腰を掛け、野忽那島北西方沖を約5ノットの対地速力で自動操舵により南進した。</p> <p>航海士は、少し眠気を感じたが、これまでに居眠りをしたことがなかったため、居眠りすることはないと思い、船橋当直を続けていた。</p> <p>本船は、平成27年1月27日02時40分ごろ野忽那島北西方沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、自室で就寝中に乗揚の衝撃で事故に気づき、すぐに船橋に上がり、海上保安庁に本事故を通報した。</p> <p>本船は、13時ごろ、満潮を待って自力で離礁した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、本事故当時、船首約1.8m、船尾約3.3mであった。</p> <p>航海士は、00時から04時まで船橋当直の予定であった。</p> <p>航海士は、26日19時ごろ就寝し、27日00時前、就寝中に前直者から起こされて船橋当直についた。</p> <p>本船の船橋は、本事故当時、暖房中であり、窓及び扉は閉じられていた。</p> <p>航海士は、本事故後、居眠りをして乗り揚げたと思った。</p> <p>航海士は、ふだん、眠気を感じた時には、身体を動かしたり、ウイ</p>

	<p>ングに出たりしていたが、本事故当時は行わなかった。 本船は、船橋航海当直警報装置がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、野忽那島北方沖を自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の航海士が居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して同島北西方沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、眠気を感じたものの、これまでに居眠りをしたことがなかったため、居眠りすることはないと思い、船橋当直を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>航海士は、椅子に腰を掛けていたこと及び船橋内を暖房していたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、野忽那島北方沖を自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の航海士が居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して同島北西方沖の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 船橋当直中に眠気を感じた場合は、身体を動かしたりするなどして眠気を払うこと。また、眠気を払うことができないときは、休憩中の乗組員を呼んで、船橋当直を交替すること。