

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015広第27号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成27年2月21日 00時10分ごろ
発生場所	愛媛県松山市釣島北西岸 釣島灯台から真方位276° 210m付近 (概位 北緯33° 53.60′ 東経132° 38.19′)
事故等調査の経過	平成27年3月3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 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 第十一豊栄丸、414トン 136551、豊栄建設株式会社 B はしけ 東進、約4,266トン なし、豊栄建設株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（航海） 航海士A、六級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首部船底外板に亀裂及び擦過傷
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、海砂約3,800m ³ を積載したB船の船尾凹部に船首部を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、釣島水道に向けて伊予灘を自動操舵により北北東進していた。 A船押船列は、右方に約2° 圧流されながら北北東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、眠気を催したが、居眠りすると思わずに船橋当直を続けているうちに居眠りに陥り、平成27年2月21日00時10分ごろ釣島北西岸に乗り揚げた。 船長Aは、自室で休息中に船体の衝撃を感じ、本船が釣島北西岸に乗り揚げたことに気付き、海上保安庁及び船舶所有者に本事故の発生を通報した。 A船押船列は、船舶所有者の手配したタグボートにより引き下ろされた後、自力航行して愛媛県松山港沖に錨泊し、その後、修理された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東流約0.3ノット
その他の事項	A船の喫水は、船首尾共に約5.5m、B船の喫水は、船首が約5.8m、船尾が約5.5mであった。

	<p>航海士 A は、眠気を感じた際、外気に当たって眠気を覚ました後、再び椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていた。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置があり、約 4 分間当直者に動きがないと警報が鳴る設定になっていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A 船押船列は、釣島水道に向けて伊予灘を風潮流により右方に約 2° 圧流されながら北北東進中、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、釣島北西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、眠気を催した際、外気に当たって眠気を覚ましたので居眠りするとは思わず、椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を継続したことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>船橋航海当直警報装置は、椅子に腰を掛けていた航海士 A の動きを感知したので、警報が鳴らなか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、A 船押船列が、釣島水道に向けて伊予灘を北北東進中、単独で船橋当直中の航海士 A が居眠りに陥ったため、釣島北西岸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"> ・眠気を感じた際は、椅子に腰を掛けないで、立った姿勢で船橋当直を行い、それでもなお居眠りするおそれがあると感じた場合には、他の乗組員と船橋当直を交替するなど、居眠り防止を図ること。