

船舶事故調査報告書

平成30年6月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年12月12日 23時30分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市松帆埼北岸 江崎灯台から真方位063°580m付近 (概位 北緯34°36.5′ 東経134°59.9′)
事故の概要	引船第二十一福寿丸は、台船(辰)1005号をえい航して東南東進中、両船が海岸に乗り揚げた。 第二十一福寿丸は、両舷のプロペラ翼の曲損等を生じ、(辰)1005号は、船底外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成29年12月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 引船 第二十一福寿丸、99トン 136002、福寿船舶株式会社 27.40m×7.20m×3.00m、鋼 ディーゼル機関2基、1,471kW（合計）、平成15年6月 B 台船 (辰)1005号、約1,087トン なし、株式会社丸辰商会 57.0m×15.0m×3.6m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年4月21日 免状交付年月日 平成28年2月19日 免状有効期間満了日 平成33年4月20日 航海士A 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年3月27日 免状交付年月日 平成27年4月8日 免状有効期間満了日 平成32年4月7日 B なし
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 両舷のプロペラ翼に曲損、船底外板に凹損 B 船底外板に凹損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東北東流約1.5ノット(kn)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A、航海士A及び機関長（以下「機関長A」という。）ほか1人が乗り組み、B船をえい航し、A船の船尾からB船の船尾までの長さが約107mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成して平成29年12月12日21時30分ごろ、航海士Aが、兵庫県姫路市姫路港南方沖で単独の船橋当直につき、舵輪後方に置かれた椅子に腰を掛け、約7.2knの対地速力で自動操舵により東南東進した。</p> <p>航海士Aは、眠気を感じたものの、軽い眠気なので居眠りすることはないと思い、同じ姿勢で船橋当直を続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>A船引船列は、変針予定場所であるカンタマ南灯浮標を通過して東南東進を続け、順潮流の影響を受けて北方に圧流され、23時30分ごろ松帆埼北岸の海岸に乗り揚げた。</p> <p>航海士Aは、衝撃で目が覚めてA船が海岸に乗り揚げたことに気づき、機関を中立運転とした後、衝撃を感じて昇橋した機関長Aに本事故の発生を報告した。</p> <p>船長Aは、自室で就寝中に衝撃で目が覚め、昇橋してA船が乗り揚げている状況を確認、乗組員全員が無事であること、A船の船内への浸水及びA船から船外への油の流出がないことを確認した。</p> <p>航海士Aは、えい航索がたるんでいるのを見てB船も乗り揚げていることを知った。</p> <p>機関長Aは、海上保安庁に本事故の発生を通報し、B船の船舶所有会社に連絡して救助を求めた。</p> <p>A船及びB船は、B船の船舶所有会社担当者が手配した2隻のタグボートによってそれぞれ引き下ろされ、阪神港神戸区までそれぞれえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 GPSプロッター画面 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約2.2m、船尾約3.4mであり、また、B船の喫水は、船首尾共に約0.7～0.8mであった。</p> <p>航海士Aは、船橋当直についたときには眠気及び疲れを感じていなかったが、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかったのが気が緩み、眠気を生じたものと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、ふだん、眠気を生じたときは椅子から立ち上がって体を動かしたり、外気に当たったり、ガムをかむなどしていた。</p>

	<p>船長Aは、明石海峡を航行するときには昇橋して操船の指揮をとる必要があることを承知していたが、A船の乗組員は船長Aよりも航行経験が豊富であったので、ふだんから各船橋当直者に操船を任せ、昇橋していなかった。</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>A あり B なし A なし B なし A なし B なし</p> <p>A船引船列は、播磨灘北部を明石海峡に向けて自動操舵で東南東進中、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、変針予定場所を通過して松帆埼北岸の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船橋当直中に眠気を感じたものの、軽い眠気なので居眠りすることはないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかったことから、気が緩んで眠気を生じたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、狭い水道等の航行時に操船の指揮をとる必要があったが、明石海峡に到達する前に昇橋していなかったことが本事故の発生に関与し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船引船列が、播磨灘北部を明石海峡に向けて自動操舵で東南東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して松帆埼北岸の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、体を動かしたり、外気に当たっ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、他の乗組員を呼んで船橋当直を交替すること。 ・ 船長は、発航前の検査において、航海当直を行う者が十分に休養しており、病気、睡眠不足、疲労等により航海当直を維持することができない状態ではないことを確認し、乗組員の健康状態を把握すること。 ・ 船長は、船舶が狭い水路を通過する際には、昇橋して操船の指揮をとること。

付図1 事故発生経過概略図

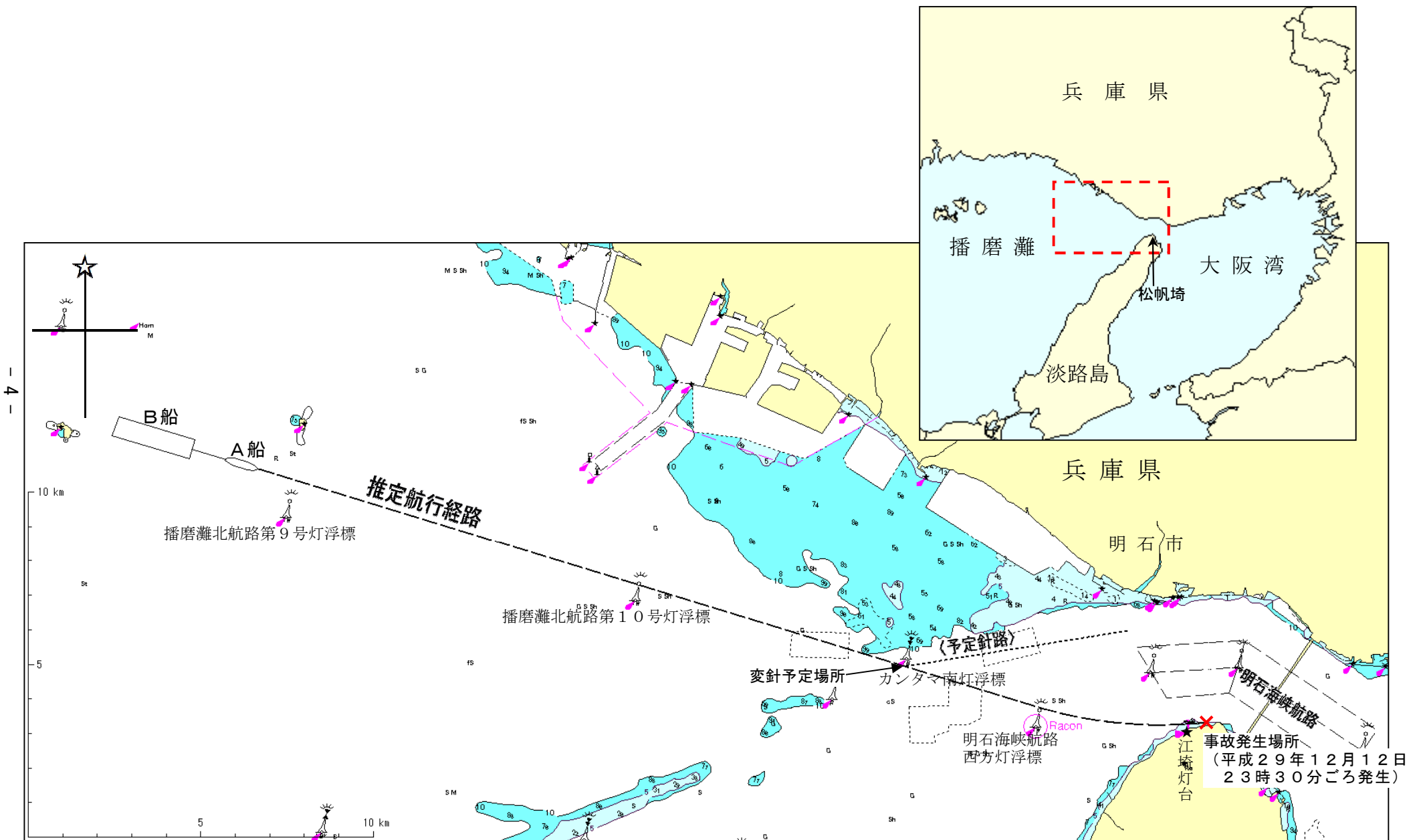


写真1 GPSプロッター画面

