

船舶事故調査報告書

平成30年2月21日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年9月23日 02時30分ごろ
発生場所	愛媛県松山市怒和島東岸 クダコ島灯台から真方位358° 1,900m付近 (概位 北緯33° 59.3′ 東経132° 33.8′)
事故の概要	引船第十八住福丸は、台船松龍をえい航して北進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年9月25日、主管調査官（広島事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 第十八住福丸、99トン 132606、有限会社住福海運 B 台船 松龍、1,144トン なし、崎永海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船底部外板に凹損を伴う擦過傷 B なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長ほか3人が乗り組み、FRP製パイプを積載した無人のB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、約5ノットの対地速力で航行していた。 A船引船列は、怒和島南東方沖を自動操舵として北進中、椅子に腰を掛けて単独の船橋当直についていた船長がいつしか居眠りに陥り、変針予定場所を通過して航行を続け、A船が怒和島東岸に乗り揚げた。 A船の喫水は、船首約1.7m、船尾約3.6mであった。 船長は、ふだん、眠気を感じた場合、立って外気に触れるなどしていたが、本事故当時、眠気を感じたものの、もう少しで船橋当直が交替となるので、安堵感から椅子に腰を掛けた状態であった。
分析	A船引船列は、自動操舵で北進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して航行を続け、A船が怒和島東岸に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、深夜帯の船橋当直であったこと、及び自動操舵として椅子に腰を掛けた楽な姿勢でいたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。

<b>原因</b>	本事故は、夜間、A船引船列が、自動操舵で北進中、単独で船橋当直中の船長が、居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して航行を続け、A船が怒和島東岸に乗り揚げたものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 覚醒水準が低下しやすい深夜帯の船橋当直では、眠気を感じた場合、椅子から立ち上がって身体を動かしたり、外気に当たったりするなどの居眠り運航の防止措置を徹底すること。</li></ul>