

2 居眠りをした時間が設定時間（休止時間）より短時間であり、警報が作動しなかった事例

事故の概要：タンカー（本船、299トン、4人乗組み）は、夜間、東南東進中、岩礁に乗り揚げた。本船は、船底外板に亀裂及び凹損を生じた。死傷者はいなかった。

事故の経過

3月・22時台発生

本船は、船長が単独で船橋当直につき、自動操舵により東南東進していた。

船長は、両肘を操舵スタンドについた姿勢で見張りをしていたところ、眠気を感じたものの、間もなく変針予定場所なので、居眠りに陥ることはないと思い、同じ姿勢で見張りを続け、いつしか居眠りに陥った。

本船は、変針予定場所を通過して航行を続け、付近の岩礁に乗り揚げた。

船長は、本事故当日、4時30分ごろ起床し、その後、荷役や船橋当直に当たり、降橋後も書類作成などを行っていて、**睡眠不足の状態が続き、疲労が蓄積していたこと**と、反航船を左舷にかわしたあと、**周囲に他船を認めなかったことで気が緩んだ**こともあり、居眠りに陥った。

本船には、当直警報装置が設置され、当直者の動きがなければセンサーが反応し、アラームが鳴る設定になっていたが、本事故当時、**設定時間（休止時間）が7分間となっていたものの、居眠りした時間は設定した時間より短時間であったので、アラームは鳴らなかった。**

本船の当直警報装置は、本事故後、**設定時間（休止時間）を3分間に変更した。**

原因：本事故は、夜間、船長が、居眠りに陥り、変針予定場所を通過して付近の岩礁に向かって航行を続けたため、本船が岩礁に乗り揚げたものと考えられる。

再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・船橋当直者は、単独で船橋当直中に眠気を感じた場合には、**身体を動かしたり、窓を開放して外気に当たったりする**など、居眠りを防止する措置を採ること。
- ・船舶所有者、船長及び船橋当直者は、船橋航海当直警報装置の作動状況を確認し、**設定時間（休止時間）はなるべく短くすること。**

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（2020（令和2）年11月26日公表）

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/keibi2020-10-32_2020hs0056.pdf