

船舶事故調査報告書

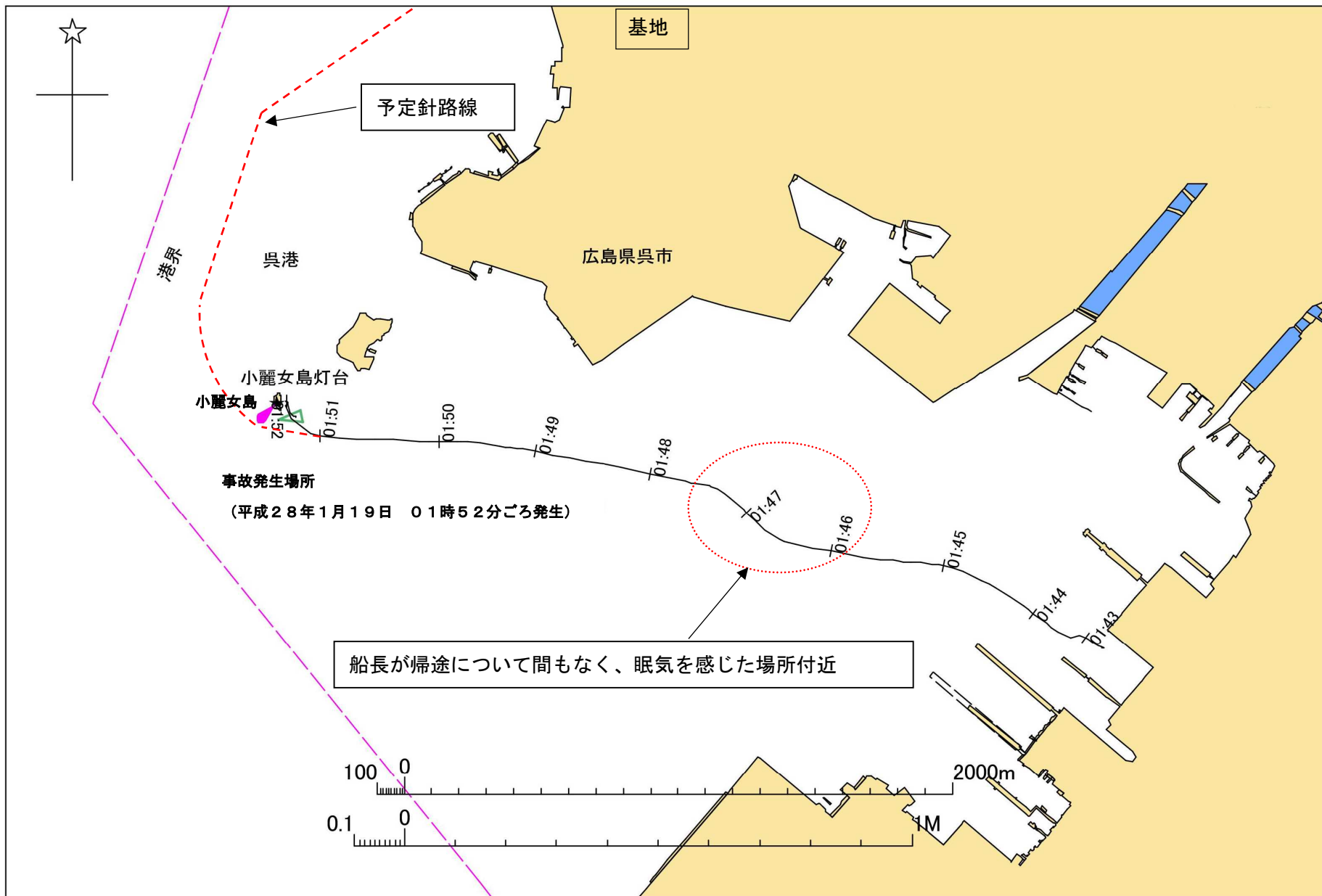
平成28年5月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年1月19日 01時52分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港小麗女島南東岸 小麗女島灯台から真方位090° 30m付近 （概位 北緯34° 14.4′ 東経132° 31.2′）
事故の概要	引船ひろ丸は、呉港内を西進中、小麗女島南東岸の浅所に乗り揚げた。 ひろ丸は、船底外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成28年2月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	引船 ひろ丸 185トン 136127、株式会社シーゲートコーポレーション 29.50m×9.20m×4.20m、鋼 ディーゼル機関2基、2,646kW（合計）、平成13年4月25日
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成5年8月5日 免状交付年月日 平成25年5月23日 免状有効期間満了日 平成30年10月8日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷及び凹損並びにビルジキールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 5、視界 良好 海象：海上 波高約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、‘呉港内の造船所の第1棧橋’（以下「第1棧橋」という。）付近において強風で流されたバージ3隻の移動作業を終え、平成28年1月19日01時40分ごろ呉港内の係留場所（以下「基地」という。）に向けて帰航することとし、第1棧橋付近を発進した。 船長は、単独の船橋当直につき、操船コンソール後方に置いた椅子に腰を掛けた姿勢で、約12～13ノット（kn）の対地速力で呉港内

	<p>を手動操舵により西進した。</p> <p>船長は、帰途について間もなく、眠気を感じたものの、基地が近いので居眠りすることはないものと思い、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けた。</p> <p>本船は、ほぼ同じ針路及び速力で航行中、船長がいつしか居眠りに陥り、01時52分ごろ、小麗女島南東岸の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で目が覚め、浸水及び油の流出がないことを確認した後、機関を後進にかけて自力で離礁し、基地に到着した。</p> <p>船舶所有者の担当者は、船長の報告を受けて、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、呉港内の造船所で修理された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の本事故時の喫水は、船首約2.8m、船尾約3.4mであった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であった。</p> <p>本事故発生2日前から本事故発生日までの船長の就労状況は、次のとおりであった。</p> <p>17日04時ごろ起床し、05時ごろから16時ごろまで、本船の運航並びに広島港及び呉港で入出港船の支援作業を行い、17時30分ごろに帰宅して22時ごろ就寝した。</p> <p>18日05時ごろ起床し、06時40分ごろから21時40分ごろまで、本船の運航並びに愛媛県今治市菊間港及び呉港で入出港船の支援作業等を行った後、係留中の船内で休息していたところ、強風で流されたバージ3隻の移動作業の依頼を受け、23時20分ごろ第1棧橋付近に向かった。</p> <p>本船には船橋航海当直警報装置がなかった。</p> <p>船長は、18日06時40分ごろから21時40分ごろまで入出港船の支援作業を行った上に、深夜に臨時の作業を行って疲れていたことと、もうすぐ基地に帰れるという安心感から居眠りしたのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、居眠りに陥った際、前かがみになり、左手で保持していた舵輪(Z型プロペラの左右2本の操縦桿^{かん}を同時に操作できる連動ハンドル)を前方へ押して同舵輪が右に回転し、小麗女島南東方の近距離の所で、本船が右転したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、帰途について間もなく、眠気を感じたときに立って操船するなり、他の乗組員を呼んで2人で船橋当直をすればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、体調に異常はなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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>なし なし</p> <p>本船は、呉港内を西進中、船長が居眠りに陥ったことから、小麗女島南東岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、06時40分ごろから21時40分ごろまで入出港船の支援作業を行った上に、深夜に臨時の作業を行って疲れていたことと、もうすぐ基地に帰れるという安心感から眠気を感じた際、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、呉港内を西進中、船長が居眠りに陥ったため、小麗女島南東岸の浅所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"> ・ 眠気を感じたら、椅子から立ち上がり、外気に当たるなどして眠気を払拭すること。眠気を払拭できないときには、2人で船橋当直をすること。

付図1 航行経路図



付表 1 A I S 記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
01:43:01	34-13-57.2	132-33-03.8	299	107	9.4
01:44:01	34-14-00.1	132-32-56.3	307	308	11.6
01:45:01	34-14-05.8	132-32-43.6	280	277	12.0
01:46:08	34-14-07.6	132-32-27.4	280	279	12.7
01:47:01	34-14-12.1	132-32-15.5	312	313	12.7
01:48:01	34-14-16.6	132-32-01.7	282	285	12.8
01:48:58	34-14-18.8	132-31-47.8	281	286	12.2
01:50:01	34-14-20.3	132-31-31.7	269	273	12.6
01:50:58	34-14-20.8	132-31-17.4	272	277	12.7
01:51:27	34-14-23.2	132-31-10.6	319	331	12.4
01:51:41	34-14-24.7	132-31-09.8	016	344	3.6
01:52:01	34-14-25.1	132-31-09.9	143	331	0.2
01:53:01	34-14-23.3	132-31-11.6	096	253	2.4
01:53:44	34-14-21.8	132-31-09.4	240	278	3.7
01:55:01	34-14-21.7	132-31-08.0	293	293	5.9
01:56:01	34-14-28.9	132-31-01.1	345	347	10.8

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。