

## 船舶事故調査報告書

令和元年 1 1 月 1 3 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 3 0 年 1 1 月 2 6 日 0 2 時 0 0 分 ころ   |
| 発生場所  | 香川県高松市 柏島東岸<br>積浦港北沖防波堤北灯台から真方位 1 5 0 ° 1. 1 海里（M）付近<br>（概位 北緯 3 4 ° 2 6. 4 ' 東経 1 3 4 ° 0 0. 8 ' ）   |
| 事故の概要   | 引船第五大千丸は、はしけ大 3 7 6 をえい航して西南西進中、第五大千丸及び大 3 7 6 が浅所に乗り揚げた。<br>第五大千丸は、船尾部船底外板の凹損等を生じ、また、大 3 7 6 は、船首部外板に凹損を生じた。   |
| 事故調査の経過   | 平成 3 0 年 1 2 月 2 7 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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L × B × D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 引船 第五大千丸、1 9 トン<br>2 7 3 - 9 5 8 4 香川、有限会社大野海運（A 社）<br>1 6. 7 5 m × 4. 8 0 m × 1. 9 5 m、鋼<br>ディーゼル機関、5 2 9. 5 6 kW、平成 9 年 1 1 月<br>B はしけ 大 3 7 6、総トン数不詳<br>なし、A 社<br>4 0. 0 0 m × 1 0. 0 0 m × 4. 5 0 m、鋼<br>機関なし、平成 2 3 年（建造年） |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長 A 男性 7 8 歳<br>一級小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成 2 0 年 1 月 1 8 日<br>免許証交付日 平成 2 9 年 4 月 1 7 日<br>（令和 5 年 1 月 1 7 日まで有効）  |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | A 船尾部船底外板に凹損、船尾部甲板に亀裂等<br>B 船首部外板に凹損  |
| 気象・海象   | 気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東流約 1. 5 ノット<br>(kn)  |
| 事故の経過   | A 船は、船長 A が 1 人で乗り組み、空船の B 船に作業員 1 人を乗せ   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>てA船の船尾から約30mのえい航索で繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、平成30年11月25日20時00分ごろ香川県坂出市坂出港に向けて兵庫県姫路市姫路港飾磨区を出港した。</p> <p>船長Aは、船橋当直につき、法定灯火を表示し、操舵スタンドの後方に設置された背もたれのない椅子に腰を掛けて自動操舵により操舵に当たって、同スタンドの左側のレーダーを3Mレンジでコースアップ表示、その左側のGPSプロッターをノースアップ表示としていた。</p> <p>A船引船列は、船長Aが、播磨灘北航路第3号灯浮標を右舷側に見たあと、左舵を取り南南西進とし、約6knの対地速力とした。</p> <p>船長Aは、東向きの潮流が強いと感じ、船首方に大型船が備讃瀬戸東航路を西進していたので、備讃瀬戸東航路外の北側を航行しようと思ひ、備讃瀬戸東航路中央第4号灯浮標を左舷船首方に見てA船の位置を確認し、柏島に向け西南西進したところ、航行に支障となる船舶がなく2時間程度で坂出港に入港できると思ひ安心し、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、26日02時00ごろ衝撃を感じて目覚め、周囲を見渡してA船及びB船が柏島東岸の浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長Aは、主機を中立運転として02時05分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行い、その後A社に同旨の報告を行った。</p> <p>A船引船列は、A社が手配したタグボートにより離礁し、11時40分ごろ坂出港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p>   | <p>A船引船列は、A船の喫水が船首約0.7m、船尾約2.5mで、B船の喫水が船首約0.5m、船尾約1.8mであった。</p> <p>A船は、船橋航海当直警報装置を装備していなかった。</p> <p>A船は、船長Aが潮流を考慮し、目的地への到着時間や航路を決めて運航している。</p> <p>船長Aは、本事故前1週間の航海時間が1日平均で約11時間であり、航海時間外に休息を取ることはできるが、本船では1人当直で航海を行っており、疲労が蓄積した状況であったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故当時、船橋のドアを閉めていたが、ふだん眠気を感じれば、椅子から立ち上がって外気に当たったり、体を動かしたりして眠気を払拭していた。</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>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船引船列は、備讃瀬戸を自動操舵により西南西進中、単独で船橋</p>  |

|              |   |
|--------------|---|
|              | <p>当直についていた船長Aが居眠りに陥ったことから、柏島東岸に向かって航行を続け、柏島東岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、航行する海域に船舶を認めず安心したこと、椅子に腰を掛けて自動操舵により操船したこと及び疲労が蓄積した状況であったことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと考えられる。</p>   |
| <b>原因</b>    | <p>本事故は、夜間、A船引船列が、備讃瀬戸を自動操舵により西南西進中、単独で船橋当直についていた船長Aが居眠りに陥ったため、柏島東岸に向かって航行を続け、柏島東岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>  |
| <b>再発防止策</b> | <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"> <li>・ 船橋当直者は、自動操舵で航行中、眠気を感じた際、手動操舵に切り替えたり、椅子から立ち上がり、体を動かして同じ姿勢を続けない、外気に当たる等の居眠り運航の防止措置を講じること。</li> <li>・ 船橋当直者は、眠気を払拭できないときは、安全な広い海域で錨泊するなどして休息をとること。</li> </ul> |

付図1 事故発生経過概略図

