

## 船舶事故調査報告書

平成31年1月30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30年10月10日 22時30分ごろ
発生場所	香川県高松市女木島南西岸 女木島灯台から真方位340° 550m付近 （概位 北緯34° 23.1′ 東経134° 02.2′）
事故の概要	引船大千丸は、はしけ大818をえい航して東南東進中、女木島南西岸に乗り揚げた。 大千丸は、船底中央部の擦過傷等を生じ、また、大818は、船首船底部の凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月18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	A 引船 大千丸、19トン 135-129香川、有限会社大野海運（A社） 25.20m×5.40m×2.88m、鋼 ディーゼル機関、837kW、平成28年10月3日 B はしけ 大818、総トン数不詳 なし、A社 40.00m×10.00m×4.50m、鋼 機関なし、平成23年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和55年6月20日 免許証交付日 平成27年12月7日 （平成32年12月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船底中央部に擦過傷、プロペラ翼に欠損及び曲損、クラッチに破損 B 船首船底部に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南南西、風速 約1.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約222cm（高松）

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、作業員1人が乗り、スクラップ約650tを載せたB船をA船の船尾部から約55m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10月10日20時20分ごろ、和歌山県和歌山下津港に向け、香川県坂出市坂出港を出港した。</p> <p>A船引船列は、船長Aが、単独の船橋当直につき、操舵スタンド後方に設置された椅子に腰を掛け、高松市小槌島<small>こづも</small>と同市大崎ノ鼻の間を通過したところで、針路を宇高西航路第1号灯浮標の北方沖に向け、約5ノットの対地速力で、自動操舵により東進していた。</p> <p>船長Aは、宇高西航路第1号灯浮標の北方200m付近で約20°右転し、女木島西方沖を東南東進中、眠気を感じて間もなく居眠りに陥り、カマ瀬中ノ州灯浮標の北方沖の変針予定場所を通過して航行を続けていたところ、主機の音が変わったことに気付いて目覚め、陸岸が目前に迫っていることを認めて間もなく、22時30分ごろ、衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、周囲を見渡してA船及びB船が女木島南西岸に乗り揚げたことを知り、A船の主機を全速力後進として離礁を試みたが、自力で離礁が出来なかったため、保険会社に救助を依頼した。</p> <p>船長Aは、その後、A船及びB船の損傷状況を確認し、11日02時53分ごろ、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船引船列は、保険会社が手配したタグボートにより引き出された後、坂出港の係留場所にえい航された。</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1.2m、船尾約3.0mで、B船の喫水が船首約2.5m、船尾約3.0mであった。</p> <p>A船には、船橋航海当直警報装置が備えられていなかった。</p> <p>A船の本事故当日の船橋当直体制は、単独で、船長Aが出港時の20時20分から00時、甲板員が00時から04時、船長Aが04時から入港までの予定であった。</p> <p>船長Aは、従業員（船員）約20人、引船7隻及び台船10隻を所有するA社の代表取締役を務め、1人で運航管理に当たるほか、配乗要員が不足し、自らも船長として乗船していた。</p> <p>船長Aは、平成30年8月中旬以降、ほぼ毎日運航に携わっており、昼間に荷主からの運航依頼を受けていたので、1日の平均睡眠時間が4時間にも満たず、慢性的な睡眠不足の状態であった。</p> <p>船長Aは、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、顔を洗ってコーヒーを飲んだりして眠気を払拭していた。</p> <p>船長Aは、当直中、睡眠不足により眠気を感じていたものの、これまで当直中に居眠りをしたことがなかったので、眠気を我慢できると思った。</p>

	<p>船長Aは、眠気を感じた際、広い海域で錨泊するなどして休息を取っていただければ良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船引船列は、女木島西方沖を東南東進中、単独で船橋当直についていた船長Aが居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して航行を続け、女木島南西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、慢性的な睡眠不足により眠気を感じていたものの、これまで当直中に居眠りをしたことがなく、眠気を我慢できると思ひ、椅子に腰を掛けた姿勢で自動操舵により操船していたことから、居眠りに陥った可能性があるものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、女木島西方沖を東南東進中、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、変針予定場所を通過して航行を続け、女木島南西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・十分な睡眠時間を確保するとともに睡眠の質を上げ、健康の維持管理に努めること。</li> <li>・自動操舵で航行中、眠気を催した場合、椅子から立ち上がって外気に当たるなどして眠気を払拭すること。</li> <li>・眠気を払拭できないときには、安全な広い海域で錨泊するなどして休息をとること。</li> <li>・船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

