

船舶事故調査報告書

令和2年2月26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31年1月23日 03時30分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市葛島南岸 水島港西1号防波堤灯台から真方位105° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 27.7′ 東経133° 45.7′）
事故の概要	引船第五大千丸は、はしけ大508をえい航して北北西進中、第五大千丸及び大508が浅所に乗り揚げた。 第五大千丸は、船尾部船底外板の凹損等を生じ、また、大508は、船首部船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月6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 第五大千丸、19トン 273-9584香川、有限会社大野海運（A社） 16.75m×4.80m×1.95m、鋼 ディーゼル機関、529.56kW、平成9年11月 B はしけ 大508、総トン数不詳 なし、株式会社宮地サルベージ 40.00m×8.50m×3.50m、鋼 機関なし、1986年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 79歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年1月18日 免許証交付日 平成29年4月17日 （令和5年1月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船尾部船底外板に凹損を伴う擦過傷及びプロペラに切損 B 船首部船底外板に擦過傷
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 下げ潮の中央期、潮流 南東流約0.8ノット（kn）、潮高 約100cm（水島）
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員1人が乗り、廃材約35

	<p>0 t を積載したB船を船尾から約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31年1月23日01時00分ごろ倉敷市水島港水島区東鉄岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて香川県多度津町多度津港を出港した。</p> <p>A船は、操舵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、船長Aが、操舵スタンドの前に設置された椅子に腰を掛けて、約5knの対地速力で、自動操舵により北東進した。</p> <p>船長Aは、水島航路に同航路の南端部から入航し、右舷方に下津井瀬戸を見て船位を確認して約1時間で本件岸壁に接岸できると思い、水島航路を出たあたりで安堵して眠気を催し、水島港の港内航路に向けようと自動操舵のダイヤルを回したところで、居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、03時30分ごろ衝撃を感じてA船引船列が葛島南岸の浅所に乗り揚げたことを知り、主機を中立運転として、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、10時30分ごろ自力で離礁し、本件岸壁に接岸した。</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0.8m、船尾約2.5mで、B船の喫水が船首約1.0m、船尾約2.0mであった。</p> <p>船長Aは、潮流を考慮し、目的地への到着時間や経路を決めてA船引船列を運航していた。</p> <p>船長Aは、本事故発生前の7日間の平均の1日あたり航海時間が約13.8時間であり、航海時間外に休息を取ることはできるが、A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、船橋の扉を閉めていたが、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、身体を動かしたりして眠気を払拭していた。</p> <p>船長Aは、A船に眠気防止対策として15分ごとに目覚まし音が鳴る装置を装備していたが、本事故当時は水島航路に入航した時に居眠りはしないと思い、同装置のスイッチを切っていた。</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、水島航路を自動操舵により北北西進中、単独で船橋当直についていた船長Aが、港内航路に向けようと自動操舵のダイヤルを回したところで居眠りに陥り、葛島に向かって航行を続けたことから、葛島南岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、約1時間で本件岸壁に接岸できると思い、水島航路を出たあたりで安堵したこと及び疲労が蓄積したことで眠気を催し、椅子に腰を掛けて操船を続けたことから、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>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、水島航路を自動操舵により北北西進中、単独で船橋当直についていた船長Aが、港内航路に向けようと自動操舵のダイヤルを回したところで居眠りに陥り、葛島に向かって航行を続けたため、葛島南岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 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、身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。 ・ 船長は、適切な体調管理を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

