

船舶事故調査報告書

令和4年5月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年11月16日 09時30分ごろ
発生場所	広島県呉市下蒲刈島北西岸 重岩灯台から真方位200° 1,600m付近 (概位 北緯34° 11.7′ 東経132° 39.3′)
事故の概要	引船第十八山和丸及び台船H-231は、引船列を構成して東南東進中、沿岸に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年11月25日、主管調査官（広島事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 第十八山和丸、98.95トン 125213、山和船舶海運有限会社 B 台船 H-231、長さ60.00m、幅22.00m、深さ3.50m なし、宗田造船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、四級（航海） 航海士、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船底部外板に擦過傷 B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長及び航海士ほか1人が乗り組み、積荷のない状態のB船を長さ約65mのえい航索でえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、航海士が操舵装置前の椅子に腰を掛けた姿勢で単独の船橋当直にあたり、レーダーを0.5海里レンジとし、自動操舵により約3ノットの対地速力で航行した。 航海士は、呉市下猫崎南西方沖を東南東進中、眠気を催したものの、弱い眠気であったので居眠りすることはないと思い、同じ姿勢で航行を続けた。 A船引船列は、航海士がいつしか居眠りに陥り、下猫崎南方沖の変針点を通過して航行し、下蒲刈島北西岸に乗り揚げた。 航海士は、乗揚げ時の衝撃で目を覚まし、目前に下蒲刈島が見えたので同島に乗り揚げたことに気付き、機関を中立運転とした後、後進で離礁を試みたものの離礁できず、船長の指示で海上保安庁へ118番通報するとともに会社に連絡した。 本船は、タグボートによって引き出された後、自力で航行して呉市呉港広区に戻り、船底調査を行った結果、運航に支障がなかったので

	<p>B船を切り離して阪神港に向かった。</p> <p>A船引船列の喫水は、A船が船首約2.2m、船尾約3.5m、B船が船首尾共約0.4mであった。</p> <p>航海士は、ふだん、眠気を感じた場合、立ち上がって外気に触れるなどしていた。</p> <p>航海士は、15日22時00分ごろ就寝、16日05時00分ごろ起床し、その後特に作業等もなく、疲労を感じておらず、また、血圧の薬以外には何も服用しておらず、特に健康には問題なかった。</p> <p>航海士は、本事故当時、操舵室に暖房が入っており、また、椅子に腰を掛けた姿勢で航行していたので居眠りに陥ったと、本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船引船列は、自動操舵で東南東進中、単独の船橋当直に就いていた航海士が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して同じ針路で航行を続けたことから、A船が下蒲刈島北西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、眠気を感じた際、椅子に腰を掛けた状態で航行を続けたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が、自動操舵で東南東進中、単独の船橋当直に就いていた航海士が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して同じ針路で航行を続けたため、A船が下蒲刈島北西岸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"> ・ 操船者は、眠気を感じた場合、椅子から立ち上がって身体を動かしたり、外気に当たったりするなどの居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 操船者は、どうしても眠気がとれない場合には操船を代わってもらうこと。