船舶事故調査報告書

令和７年１０月２２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６年１０月１０日　２１時３４分頃
発生場所	広島県大崎上島町鮴崎港南西方沖 鮴崎港鮴崎防波堤灯台から真方位２０２°　１，５００ｍ付近 （概位　北緯３４°　１５．９′　東経１３２°　５６．２′）
事故の概要	引船第二十八和丸は、西南西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和６年１０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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	引船　第二十八和丸、９９トン １３１７０７、明竜汽船株式会社、明港汽船株式会社（船舶借入人、Ａ社）
乗組員等に関する情報	船長、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼に欠損及び曲損、船底外板及びシューピースに擦過傷
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南東、風力　２、視界　良好 海象：波高　約０．５ｍ、潮汐　上げ潮の初期、潮高　約２１１㎝ （木江（大崎上島））
事故の経過	本船は、船長ほか３人が乗り組み、令和６年１０月１０日０９時００分頃宮崎県日向市細島港に向けて阪神港大阪３区を出港した。 船長は、１９時３０分頃、因島大橋南東方沖で航海士から船橋当直を引き継ぎ、操舵室中央の椅子に腰を掛けて単独で操船に当たっていた。 船長は、本事故発生前の１週間は、１日当たりの睡眠時間が約５時間で、また、本事故発生前の数日間は、頻繁に出入港及び台船等のえい航作業が続き、十分な休息がとれず、疲れを感じていた。 本船は、法定灯火を表示し、ＧＰＳプロッター及びレーダーを作動させ、三原瀬戸を通過した後、愛媛県今治市大三島北方沖を約１１．５～１２．０ノットの対地速力で自動操舵により西南西進した。 本船は、今治市松島南西方沖で左転して大崎上島町の大崎上島と大三島の間を南南西進する予定であった。 船長は、松島を右舷側に見て通過した頃、周囲に航行の支障となる船舶がいない中、同じ姿勢で操船を続けていたところ、居眠りし、衝撃で目覚めて本船が大崎上島の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げたことを知った。（図１参照）

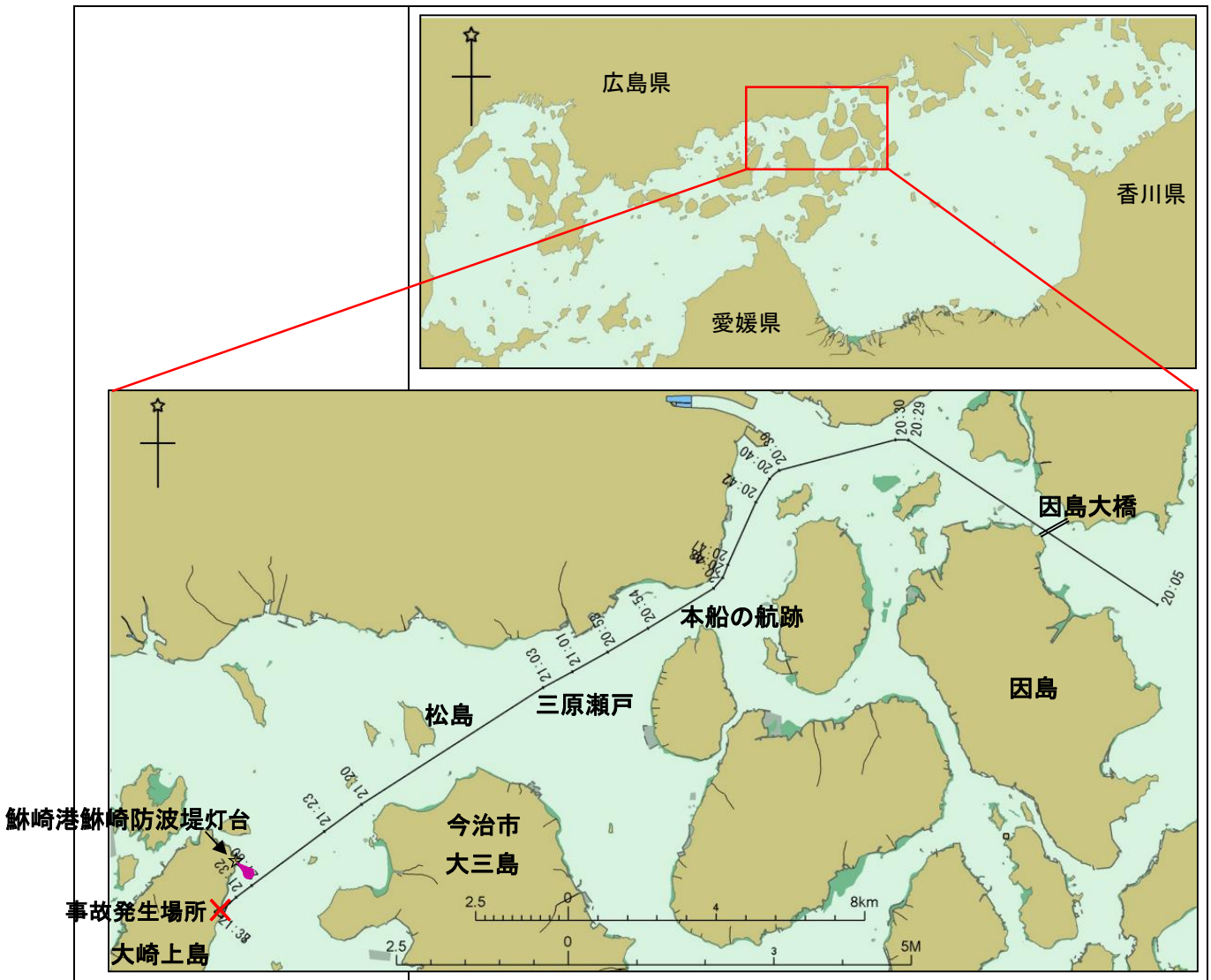

図１　航行経路図

船長は、主機を停止し、機関室等に浸水がないことを確認した後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、Ａ社に報告した。

本船は、その後、潮位が上がり、離礁できたので、そのまま自力で航行して目的地に向かっていたところ、備讃瀬戸海上交通センターから連絡を受け、大崎上島南方沖で錨泊した。

本船は、翌日にＡ社が手配した潜水業者により潜水調査を受け、プロペラ翼の欠損等が確認され、造船所へ向かい、修理された。

本船の喫水は、船首約２．８ｍ、船尾約３．２ｍであった。

本船には、設定された時間内に船橋内の乗組員の動きが感知されないと警報音が鳴る船橋航海当直警報装置が設置されていなかった。

船長は、レーダーでガードリング機能（設定した距離環内に他船等が達したときに警報を発する機能）を設定していなかった。また、ＧＰＳプロッターで警戒領域警報機能（設定した警報ラインにある距離まで近づいたときに警報を発する機能）を設定していなかった。

Ａ社は、１０月上旬を含む１か月分の本船乗組員の労働時間につい

	て１１月上旬に船長から報告を受けることとなっていたが、船長からは１０月上旬の労働時間が過剰であったとの事前報告も受けておらず、船長が十分な休息がとれていなかったことを知らなかった。 本船の運航会社は、本船乗組員の労働時間管理をＡ社に委ねており、Ａ社から本船の運航及び配船について改善が求められれば対応することとしていた。
分析	本船は、自動操舵で西南西進中、操舵室中央の椅子に腰を掛けて単独で航海当直に当たっていた船長が、居眠りしたことから、本件浅所に向かって航行し、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、十分な睡眠時間をとることができておらず、また、事故発生前数日間は、頻繁に出入港及びえい航作業が続き、十分な休息もとれておらず、疲れを感じていたものと考えられる。 船長は、周囲に航行の支障となる船舶がいない中、同じ姿勢で航行を続けていたことから、気が緩んだ可能性があると考えられる。 運航会社は、本船乗組員の労働時間管理をＡ社に委ねており、また、Ａ社は、１０月上旬の労働時間を１１月上旬に船長から受けることとなっており、運航会社及びＡ社は、船長が十分な休息がとれていなかったことを知らなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、自動操舵で西南西進中、操舵室中央の椅子に腰を掛けて単独で航海当直に当たっていた船長が居眠りしたため、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	Ａ社は、本事故後、次の措置を採った。 本船を含めて管理船舶全船に毎月１回労働時間を報告させ、労働時間が船員法（昭和２２年法律第１００号）で定められた時間を超える場合、管理船舶の運航会社に書面で通知し、配船の変更等による労働時間の改善を求めることとした。 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。 ・航海当直者は、単独で当直中、疲労を感じている場合は、他の当直者と早めに交代すること。 ・航海当直者は、疲労を感じている場合、眠気を感じる間もなく居眠りする場合があるため、当直中は、立ち上がって体を動かしたり、外気に当たったりするなど居眠り防止の措置を採ること。 ・船舶所有者、運航会社等は、乗組員の労働時間等の労働状況の把握に努め、必要に応じ配船等を改善すること。 ・船舶所有者は、法令により設置が求められていない船舶であっても、船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。