

船舶事故調査報告書

令和7年7月23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7月16日 12時28分ごろ
発生場所	山口県下関市 ^{つの} 角島東岸 長門伊瀬灯台から真方位267° 1,080m付近 (概位 北緯34° 21.7′ 東経130° 52.8′)
事故の概要	引船みひろ丸は、台船（船名なし）をえい航して南西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年10月16日、主管調査官（門司事務所）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	A 引船 みひろ丸、19トン 295-32847山口、株式会社三広商会（A社） B 台船（船名なし）、総トン数なし（全長約33m） なし、A社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	A 船底に凹損を伴う擦過傷、左舷船尾ブルワーク曲損 B なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 ほぼ低潮時 下関市には、7月13日16時12分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、小型船舶を積載したB船を長さ約50mのロープでえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、山口県徳山下松港に向けて福井県越前町越前港を出港した。 船長及び甲板員は、A船にトイレや休息場所がなく、操舵室の床で休息する状態であつたので、共に疲労で倦怠感と眠気を感じていた。 本船は、長門市川尻岬北方沖を航行中、船長が、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて単独で操船を行い、海士ヶ瀬戸を航行すれば、風浪が穏やかになると思い、角島大橋に向けて自動操舵により約4ノットの対地速力で南西進した。 船長は、長門伊瀬灯台北方沖で針路を修正するつもりであつた。 船長は、椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を続け、角島大橋まで約1海里（M）の地点に達した記憶を最後に、疲労による倦怠感と眠気により、いつしか居眠りを始めた。 A船引船列が長門伊瀬灯台北方沖を通過して南西進を続けていたと

	<p>ころ、船底の振動で船長は目を覚ましてすぐに後進をかけたものの、惰力で進んできたB船がA船の左舷船尾部に接触してA船を押しながら、A船引船列は角島東岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、甲板員と共に、A船及びB船に浸水や漏油がないことを確認し、B船をA船に接触させて流失しないようにした後、118番通報を行った。</p> <p>A船引船列は、その後、自力離礁して回航を再開した。</p> <p>A船の喫水は、船首約0.6m、船尾約2.8m、B船の喫水は、船首尾約0.5mであった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船引船列は、自動操舵により南西進中、船長が、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けるうちに居眠りしたことから、長門伊瀬灯台北方沖で針路を修正することができず、角島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、A船に休息場所がなく、疲労が蓄積して倦怠感と眠気を感じていたことから、椅子に腰を掛けた姿勢のまま船橋当直を続けるうちに居眠りしたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が、自動操舵により南西進中、船長が居眠りしたため、角島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、当直中に眠気を感じた際、他に乗組員がいる場合は当直を交替してもらうか、他に乗組員がいない場合は定期的に立ち上がって体を動かすなどして、居眠り運航を防止する措置を採ること。 ・ 船舶所有者及び運航管理者等は、小型船舶による長距離の回航等において、休息のための設備及び適切な人員の配置を行い、労働環境の整備に努めること。

付図1 事故発生経過概略図

