

船舶事故調査報告書

平成23年7月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成22年12月22日 06時40分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町岩瀬浦漁港東防波堤 岩瀬浦港北防波堤灯台から真方位084°300m付近 （概位 北緯32°52.9′ 東経129°05.5′）
事故調査の経過	平成22年12月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 押船 ^{たいせい} 大誠丸、104トン 136383、株式会社藤進 21.90m (Lr) × 8.20m × 3.10m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成10年9月24日 B バージ ^{たいせい} 大誠丸、 なし、株式会社藤進 54.30m × 13.00m × 2.80m、鋼 機関なし、平成10年9月
乗組員等に関する情報	一等航海士 男性 41歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年7月4日 免状交付年月日 平成18年6月5日 免状有効期間満了日 平成23年7月3日
死傷者等	なし
損傷	A船 なし B船 左舷船首部の外板及びブルワーク凹損 防波堤 約6mの剥離 ^{はく} を伴う擦過傷
事故の経過	A船は、船長ほか3人が乗り組み、空倉のB船を押してA船押船列を構成し、平成22年12月22日03時00分ごろ長崎県佐世保港を出港して新上五島町神ノ浦漁港 ^{こうのうら} に向かい、一等航海士が、佐世保港を出たところで単独で船橋当直に就き、05時07分ごろ、長崎県西海市江ノ島横曽根灯標の南方1海里（M）付近において、針路を新上五島町相ノ島南方約0.5M（以下「予定変針場所」という。）に向く約254°（真方位）に定め、約8.6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行した。 一等航海士は、定針後間もなく、操舵室内が暑くて眠気を催したので暖

	<p>房を切り、それでも暑いので室外に出たが、05時20分ごろ同室に戻って扉を閉め、舵輪後方の背もたれ付きの椅子（乗用車の座席、以下「操舵用椅子」という。）に座ったところ、急にうとうとし始めて居眠りに陥った。</p> <p>A船押船列は、06時05分ごろ予定変針場所を通過したが、一等航海士が居眠りしていたので、予定変針場所に変針できずに航行し、一等航海士が、衝突直前に目を覚まして船首方に防波堤を認め、機関を後進にかけて右舵をとったが、06時40分ごろ、約5knの速力でB船の左舷船首部が岩瀬浦漁港東防波堤に衝突した。</p> <p>衝突の衝撃で昇橋した船長は、一等航海士と共にB船に浸水していないことを確認したのち、06時50分ごろ神ノ浦漁港に向けて航行を再開し、07時20分ごろ同漁港に入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、波浪 ほとんどなし</p> <p>特記事項：日出時刻 07時23分、薄明時間 約1時間25分</p>	
その他の事項	<p>A船押船列は、本事故前日の21日17時30分ごろ佐世保港に入港し、一等航海士は、外出して21時00分ごろ帰船し、22時00分ごろから翌22日02時30分ごろまで就寝したので、疲労の蓄積や睡眠不足を感じていなかった。</p> <p>船長は、ふだんは佐世保港での出港操船に続いて約2～3時間船橋当直に就いていたが、事故当日は、風邪をひいていたので、一等航海士の申し出もあって同港を出たところで同航海士と船橋当直を交替し、07時00分ごろから神ノ浦漁港での港内操船に就く予定であった。</p> <p>一等航海士は、船長が下船したときに船長職に就いており、佐世保港と神ノ浦漁港間を何度も往来していた。</p> <p>A船には、居眠り防止装置が設置されていなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</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>本船は、相ノ島南方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の一等航海士が、眠気を催したのちも操舵用椅子に座って船橋当直を続け、居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して岩瀬浦漁港東防波堤に向けて航行し、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、相ノ島南方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の一等航海士が居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して岩瀬浦漁港東防波堤に向けて航行し、同防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>今後の同種事故等に伴う被害の軽減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、眠気を感じたときには、椅子から離れて操舵室内を移動したり、外気に当たるなどして眠気を解消するための対処を行うこと。 ・船橋当直者は、眠気を解消することができないときには、船長に報告 	

	<p>すること。</p> <p>なお、A船には、居眠り防止装置が設置されていなかったが、同装置が設置されていれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報音で目が覚めて本事故を回避することができた可能性があると考えられるので、同装置を設置することが望ましい。</p>
--	--