

船舶事故等調査報告書

平成25年7月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013長第19号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成25年3月12日 22時10分ごろ
発生場所	長崎県五島市久賀島久賀湾 久賀島音無瀬灯標から真方位120°2,400m付近 (概位 北緯32°49.9′ 東経128°51.9′)
事故等調査の経過	平成25年3月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	砂利採取運搬船 龍玉丸、1,580トン
船舶番号、船舶所有者等	133064、株式会社丸道興産
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に擦過傷及び小亀裂を伴う凹損
事故等の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、船長が単独の船橋当直に就き、1.5海里（M）レンジとしたレーダー及び0.5MレンジとしたGPSプロッターを作動させ、約4.5ノットの対地速力で手動操舵によって久賀湾入口部を南進した。 船長は、レーダーレンジを1.5Mから0.75Mに切り替えた際、偽像が出て陸岸が識別できなくなり、1分ほどレーダー映像の調整を行ったが、改善しなかったため、後方のGPSプロッターの画面を見たところ、陸岸が迫っており、急いで左舵一杯としたが、平成25年3月12日22時10分ごろ久賀島イカツキ埼北東岸の岩礁に乗り揚げた。
気象・海象	気象：天気 小雨、風向 南、風力 2、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
その他の事項	船長は、昼間に1回、久賀湾への入出航を経験していた。 GPSプロッターは、操舵装置後方の船橋後部に設置されていた。 本船は、海砂約1,600m <sup>3</sup> を積載し、本事故当時の喫水は、船首約5.00m、船尾約6.00mであった。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	あり
気象・海象の関与	あり
判明した事項の解析	本船は、久賀湾入口を南進中、レーダー映像で陸岸を識別できなくなった際、船長が、レーダーの調整に意識を集中しており、GPSプ

	<p>ロッターで船位の確認を行っていなかったことから、久賀島イカツキ埼北東岸の岩礁に向けて航行し、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、久賀湾入口を南進中、レーダー映像で陸岸を識別できなくなった際、船長が、レーダーの調整に意識を集中しており、GPSプロッターで船位の確認を行っていなかったため、久賀島イカツキ埼北東岸の岩礁に向けて航行し、同岩礁に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>船舶所有者は、本事故後、レーダーのマグネトロン（送信電波発生部品）を交換した。</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"> <li>・夜間、湾口などの狭い水域を航行する場合は、GPSプロッターを活用し、船位を確認すること。</li> </ul>