

船舶事故調査報告書

平成26年11月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年6月16日 01時40分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市加唐島漁港西防波堤 唐津市所在の加唐島港西防波堤灯台から真方位002° 17m付近 （概位 北緯33° 35.2′ 東経129° 51.6′）
事故調査の経過	平成26年6月23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 引船 第三十七 ^{みょうしん} 明神丸、166トン 132721、吉浦海運株式会社 34.00m×8.20m×3.50m、鋼 ディーゼル機関2基、735kW（合計）、平成3年7月 B 台船 DY-36号、約1,398トン なし、吉浦海運株式会社 60.00m×22.00m×3.00m、鋼 機関なし、平成18年10月（建造年）
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年10月9日 免状交付年月日 平成23年9月14日 免状有効期間満了日 平成28年10月23日 一等航海士 男性 70歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年7月2日 免状交付年月日 平成24年6月12日 免状有効期間満了日 平成29年7月1日
死傷者等	なし
損傷	A船 右舷船首部に凹損及び擦過傷 B船 なし 西防波堤 上縁部コンクリートに欠損
事故の経過	A船は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、ハッチカバー14枚を積載した無人のB船を長さ約200mのえい航索で引き、A船

	<p>引船列を構成して航行中、船橋当直中の一等航海士が、加唐島南端付近に向ける真方位053°の針路に定め、約6ノットの対地速力で自動操舵とし、船橋前方の操舵スタンド後方に立って航行を続けた。</p> <p>一等航海士は、定針後、眠気を感じたことから、煙草を吸ったり、好きな音楽を聞いたりしながら、当直を行っていたが、周囲に他船も認めず、同じ姿勢で操舵スタンドに両手をついて当直を続けるうち、居眠りに陥った。</p> <p>A船引船列は、唐津市馬渡島南東方沖を加唐島南端に向けて航行を続け、平成26年6月16日01時40分ごろ加唐島漁港の西防波堤に衝突した。</p> <p>一等航海士は、衝撃で目が覚め、機関を停止し、防波堤に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長は、自室で就寝中に衝撃で目が覚めて昇橋し、浸水の有無を確認後、潮流のない佐賀県名護屋湾に向かい、損傷の程度を調べたところ、航行に支障がなく、積荷の荷揚げ期限のことなどを考え、目的地の香川県多度津町多度津港に向けて航行を続けた。</p> <p>A船引船列は、揚げ荷を終えて関門港若松区に帰ったところ、唐津市から西防波堤の損傷に関する通報を受けて捜索していた海上保安庁職員が待機しており、事後の対応を行った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船橋航海当直警報装置を設置しており、船橋内で5分間動くものがなければ、船橋及び船員室通路に取り付けられたスピーカーから警報が鳴るように設定されていたものの、本事故当時、警報は鳴らなかったが、船橋航海当直警報装置は正常に作動していた。</p> <p>本船は、15日08時30分から16時50分まで長崎県佐世保市相浦港で荷役作業を行った後、20時10分に相浦港を出港した。</p> <p>船長及び一等航海士は、11時を基準に5時間交替の船橋当直を行っており、相浦港出港時から長崎県平戸瀬戸を通過するまで船長が当直に入り、一等航海士は、23時00分の当直交替まで自室で約1時間15分の仮眠をとっていたが、仕事の疲れが抜けきれず、身体の疲れを感じていた。</p> <p>船長は、日頃から、船橋当直の引継ぎの際、他船の状況確認や居眠りに注意するように話をしてきた。</p>
<p>分析</p> <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>A船引船列は、馬渡島南東方沖を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の一等航海士が居眠りに陥ったことから、加唐島南端に向けて</p>

	<p>航行し、A船が加唐島漁港の西防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、入直前に約1時間15分の仮眠をとっていたものの、仕事の疲れが抜けきれず、身体に疲れを感じていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>一等航海士は、立って操舵スタンドに両手をつき、居眠りに陥ったことから、身体が動き、船橋航海当直警報装置が作動しなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、馬渡島南東方沖を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の一等航海士が居眠りに陥ったため、加唐島南端に向けて航行し、A船が加唐島漁港の西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>A船の所有者は、本事故後、次のような措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船橋当直要員を1名増やすことにより、当直時間の短縮を図った。 ・機関の当直者が、適宜、船橋当直者の様子を見るようにした。 <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"> ・十分な睡眠や休息をとって疲れを残さないこと。 ・眠気を感じた場合は、確実に眠気を払拭できる措置を講じること。