

船舶事故調査報告書

平成27年1月15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（養殖筏 ^{いかだ} ）
発生日時	平成26年7月18日 03時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市針尾島西岸（針尾瀬戸） 佐世保市所在の針尾瀬戸弁天島灯台から真方位335° 1,750m付近 （概位 北緯33°04.5′ 東経129°44.6′）
事故調査の経過	平成26年7月22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	砂利採取運搬船 龍玉丸 ^{りゅうぎよく} 、1,580トン 133064、株式会社丸道興産 75.63m×14.80m×7.82m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成4年5月16日
乗組員等に関する情報	一等航海士 男性 61歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年2月27日 免状交付年月日 平成21年7月22日 免状有効期間満了日 平成27年2月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に擦過傷、プロペラに曲損、船尾船底に擦過傷 養殖筏 破損
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか4人が乗り組み、海砂約1,500m ³ の荷揚げのため、長崎県西海市瀬戸港を出港し、同市切崎 ^{きりさき} （大村湾西部）に向かった。 本船は、一等航海士が単独で当直に就き、佐世保市高後埼 ^{こうごさき} 東方沖を針尾瀬戸の変針予定場所に向け、約10ノットの対地速力及び自動操舵で南東進した。 一等航海士は、操舵スタンド後方の椅子に腰を掛け、1.5海里レンジとしたレーダーを見ながら当直していたところ、針尾瀬戸に船首を向けた直後に眠気を感じ、その後も同じ姿勢で当直を続けるうち、居眠りに陥ったが、針尾島西岸の手前で目を覚まし、レーダーを見て養殖筏が船首方間近にあることに気付き、機関を全速力後進にかけ

	<p>た。</p> <p>本船は、行きあしが止まらず、平成26年7月18日03時20分ごろ針尾島西岸沖の養殖筏に衝突し、同養殖筏を突っ切り、海岸間近で停船したのち、左舷側に後進して船尾船底が浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が所属会社と海上保安庁へ通報し、所属会社手配のタグボートで引き出され、修理のため、自力航行で長崎県島原市島原港へ向かった。</p> <p>養殖筏は、破損し、養殖魚に損失を生じた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、乗組員が、7月14日に1日休みを取り、15、16日の2日間、瀬戸港内で朝から夕方まで貨物倉床板の張り替え作業を行い、17日、朝から西海市松島南方沖で海砂採取作業を行ったのち瀬戸港に戻り、海砂の水洗い作業後、18日01時50分ごろ切崎に向けて出港した。</p> <p>一等航海士は、ふだんどおりの睡眠をとっていたが、貨物倉床板の張り替え作業を大雨の中で行っており、本事故当日は、疲れが残っていた。</p> <p>一等航海士は、空船の場合、船首が浮上してクレーンなどで船首方に死角（視界が制限される状態）が生じることから立って当直を行っていたが、本事故当時は、海砂を積んでおり、船首浮上もなく疲れも感じていたことから、椅子に腰を掛けて当直を行っていた。</p> <p>一等航海士は、長崎県西彼杵半島丸崎鼻沖で、船長と当直を交替する予定であったが、船長も疲れているだろうとの思いから、同半島の猪ノ首鼻沖で船長を起こすつもりで、交替予定場所を過ぎても当直を続けていた。</p> <p>本船は、長距離航海の場合は、時間を決めて次直者が自分で起きて昇橋していたが、短距離航海の場合は、前直者が交替時に次直者を電話で起こすようにしていた。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置を設置しており、船橋内で3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が、本事故当時、警報は鳴らなかった。</p> <p>船橋航海当直警報装置は、本事故後、正常に作動することが確認された。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、針尾瀬戸を自動操舵で南東進中、単独で当直中の一等航海

	<p>士が居眠りに陥ったことから、針尾瀬戸の変針予定場所を通過して針尾島西岸沖の養殖筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、当直中に眠気を感じたものの、船長も疲れているだろうとの思いから、交替予定場所を過ぎても当直を続けた上に、椅子に腰を掛けた姿勢であったことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>船橋航海当直警報装置は、一等航海士が椅子に腰を掛けた状態で居眠り中に動いたことから、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、本船が、針尾瀬戸を自動操舵で南東進中、単独で当直中の一等航海士が居眠りに陥ったため、針尾瀬戸の変針予定場所を通過して針尾島西岸沖の養殖筏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"> ・ 疲れや眠気を感じた場合は、船長に相談するなどして、無理のない当直体制を組むこと。