

船舶事故調査報告書

平成27年8月20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	乗組員死亡
発生日時	不明（平成27年4月21日 17時10分ごろ～22日 08時39分ごろの間）
発生場所	不明（長崎県 ^{つしま} 対馬市 ^{いづはら} 巖原港～ ^{やら} 耶良埼灯台から真方位140° 4,000m付近の間）
事故調査の経過	平成27年4月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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	漁船 ゆうき丸、0.4トン NS3-800003（漁船登録番号）、個人所有 4.83m（Lr）×1.52m×0.65m、FRP ガソリン機関、22.10kW、平成15年1月6日 第290-48860号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和60年7月25日 免許証交付日 平成26年9月17日 （平成32年7月24日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	不明
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、巖原港内で僚船の船長と会話を交わした後、平成27年4月21日17時10分ごろ出航した。 船長の家族は、19時前に仕事を終えて帰宅した際、自動車がなく、船長も不在だったので、釣りに出たものと思い、船長の携帯電話を呼び出したところ、着信音が自宅内から聞こえ、船長が携帯電話を携帯していないことを知った。 船長の家族は、22日の朝になっても船長が帰宅しなかったため、対馬市内で漁業を営む親族に電話を掛けて状況を伝えた。 船長の親族は、船を出して付近を捜索したが、本船が見当たらなかったため、船長の家族に海上保安庁に通報するように促し、船長の家族が、07時45分ごろ海上保安庁に電話で通報した。

海上保安庁は、巡視艇を出動させ、地元の漁船と共に捜索を行っていたところ、08時39分ごろ捜索に当たっていた漁船の乗組員からの連絡を受け、北緯34°10.91'、東経129°21.62'付近の海上において、無人で漂流中の本船を確認した。

本船は、漁船により、巖原港内の係留地までえい航された。

海上保安庁は、その後も、航空機及び巡視船艇で、関係機関及び地元の漁船と共に船長の捜索を継続中、23日11時15分ごろ捜索に当たっていた別の漁船の乗組員から、漂流遺体発見の情報を受け、耶良埼灯台から真方位140°4,000m付近の海上において、船長の遺体を揚収した。

船長の死因は、溺水であり、死亡推定日時は21日18時00分ごろと検案され、外傷等は認められなかった。

(付図1 事故発生場所概略図、付図2 巖原港出航時における本船の概略航跡図 参照)

気象・海象

気象：巖原特別地域気象観測所における気象観測値

(21日17時～22日09時の間の1時間ごとの値)

日時	天気	気温 (°C)	風向、風速(m/s)	
			風向	風速
21日17時	晴れ	14.5	東北東	2.0
18時	晴れ	14.4	南東	0.4
19時	晴れ	11.9	南南西	0.6
20時	晴れ	10.0	北北西	1.2
21時	晴れ	8.6	北北西	0.7
22時	晴れ	8.3	北北西	1.0
23時	曇り	9.0	北北西	1.6
24時	曇り	8.9	北北西	1.4
22日01時	曇り	8.6	北西	0.7
02時	曇り	8.2	北西	0.7
03時	晴れ	8.2	北北西	1.0
04時	晴れ	7.8	北北西	1.7
05時	晴れ	8.1	北北西	1.1
06時	晴れ	8.2	北北西	1.9
07時	晴れ	8.9	北西	0.5
08時	晴れ	11.9	南南東	0.9
09時	晴れ	15.4	東南東	2.4

(注：表中の時間帯において降水量は観測されていない。)

海象：海上 平穏

21日の日没時刻：18時59分

22日の日出時刻：05時44分

その他の事項

本船は、舵輪と船外機との間に幅約220mmの木製板が両舷にわたって取り付けられ、その甲板上高さは約350mmであり、同板に腰を

掛けると、操船設備の全てが容易に操作できる状況であった。

本船の主船外機は、手動油圧操舵システムによる舵輪での方向操作、リモートコントロールシステムによるレバーでの前後進及び速力操作がそれぞれ行われる仕様となっていた。(写真1参照)



写真1 本船の状況

本船発見時における船体等の状況は、以下のとおりであった。

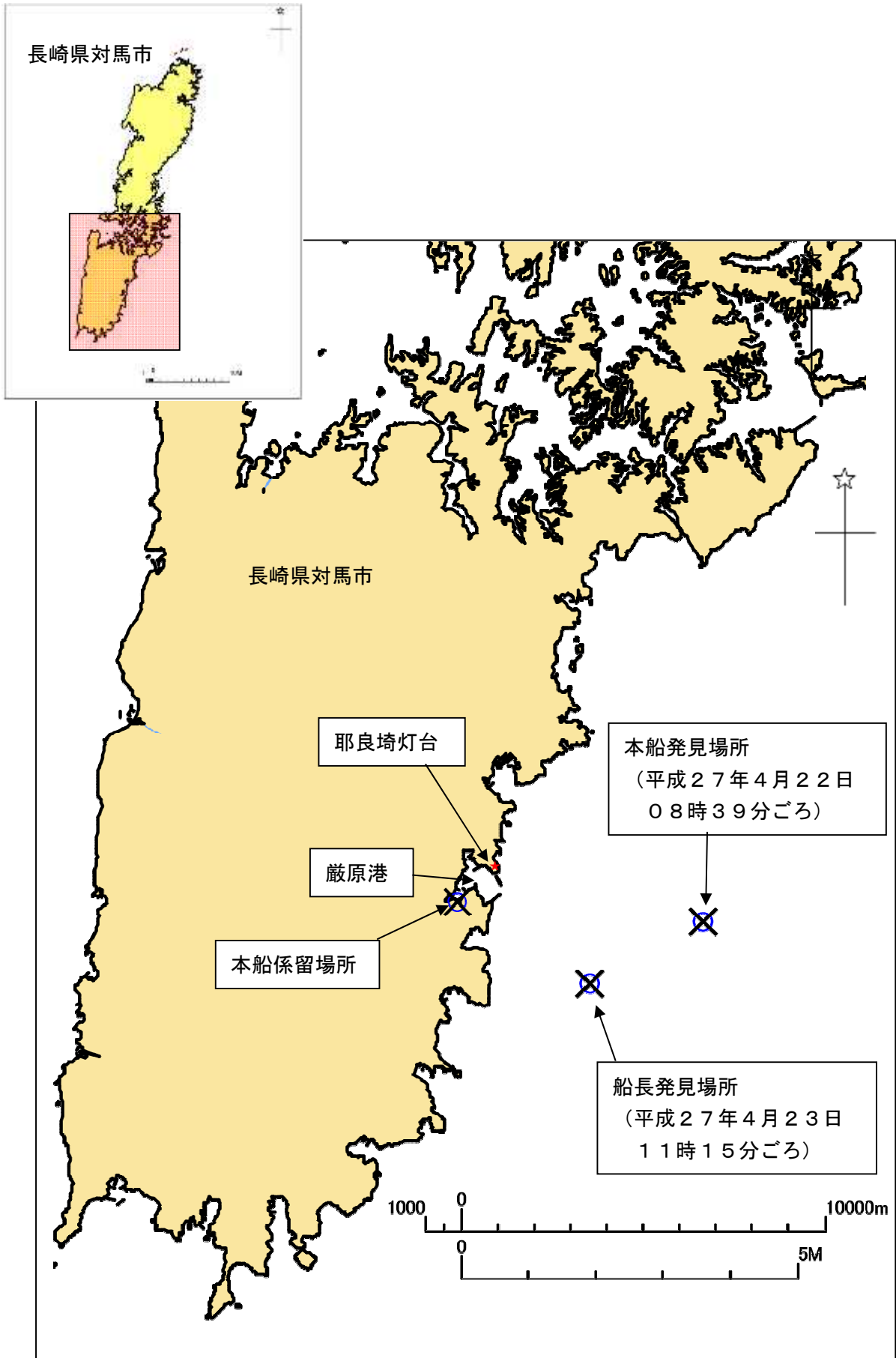
- ・ 船体に衝突痕等は認められなかった。
- ・ 航海灯は表示されていなかった。
- ・ 作業用ライトの蛇腹支柱が、左舷側の舷外に折れ曲がっていた。
- ・ 釣り竿^{さお}2本とバケツ1個、固型式救命胴衣及び救命浮環があった。
- ・ 主船外機は、向き（舵）がほぼ中央、スロットルレバーが前進一杯の状態で停止していたが、燃料は残っており、予備船外機は、使用した形跡がなく、燃料はほぼ満タンであった。
- ・ GPSプロッターには、本事故当時の航跡が記録されており、本船は、厳原港内を東南東進した後、港口付近にある南北2本の防波堤間を通過した所で右旋回が始まり、徐々に旋回圏が大きくなる旋回を繰り返しながら、南方～南西方へと移動し、対馬市虎埼東側の海岸線付近に2回接近した後、旋回が終わり、蛇行しながら東方へと約200m移動した後、同様に蛇行しながら南南西方への移動が始まっていることが認められた。

現場調査時、本船の主船外機、予備船外機共に、プロペラに軽微な曲損及び擦過傷が認められた。

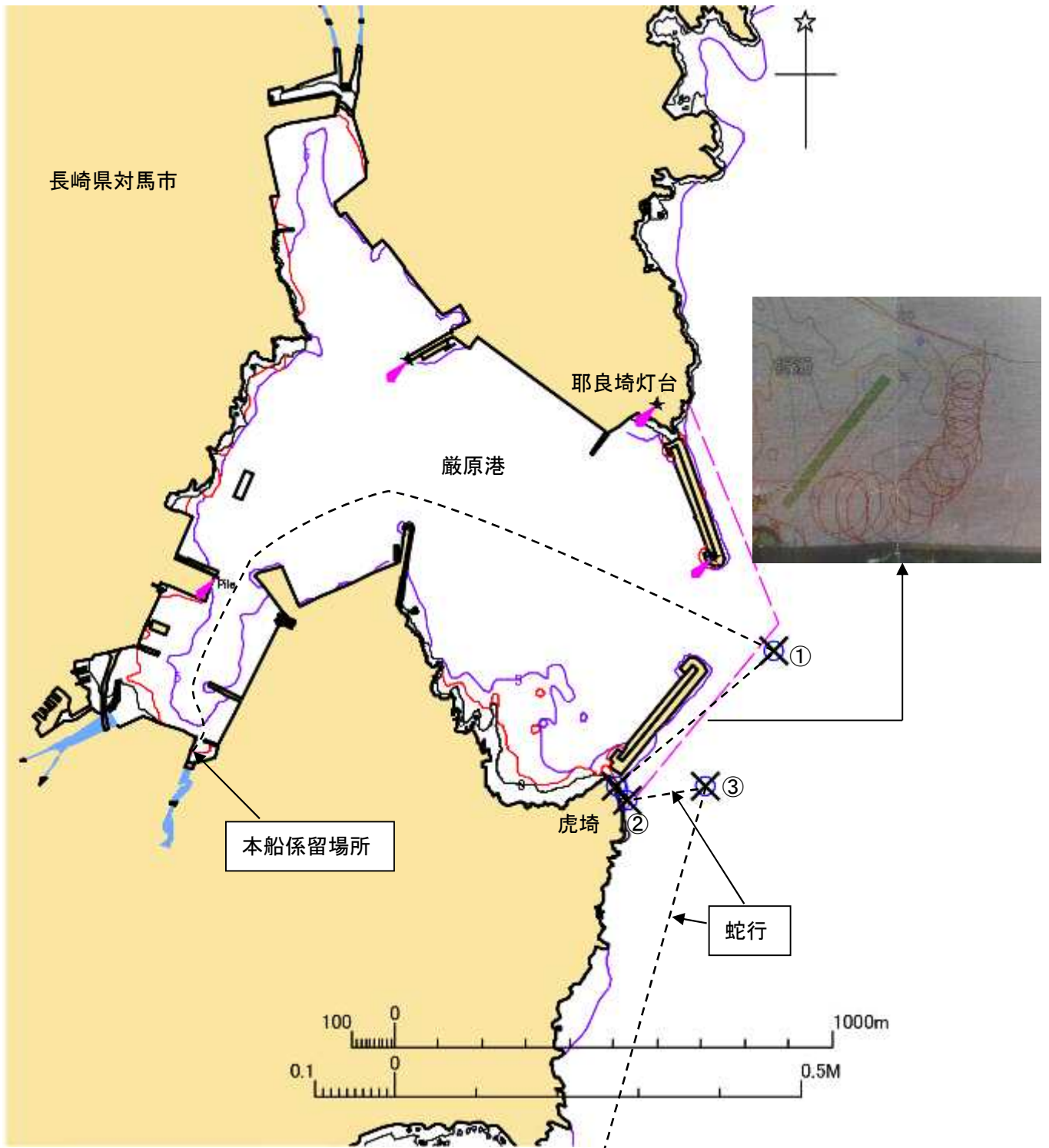
	<p>船長は、発見時、作業服の上下に釣り用ズボンを着用し、履物を履いておらず、救命胴衣を着用していなかった。船長の家族は、本事故後、知人から、付近海域の藻の上に長靴が浮かんでおり、船長のものかもしれないとの情報を得たが、長靴は回収されなかった。</p> <p>船長の家族は、船長が、ふだん乗船時には、^{ぼうちよう}膨脹式救命胴衣を着用していることを知っていたが、所有数は知らなかった。本事故後に確認したところ、自宅の車庫に2着の膨脹式救命胴衣があることを認めた。</p> <p>船長は、本事故の数日前、船外機の不調を理由に、購入先の業者に点検を依頼していたが、業者は、多忙により、すぐには対応できず、不調の具体的な症状も聞いていなかった。</p> <p>本船を発見した漁船の乗組員は、本船出航前、厳原港において、本船上の船長と会話した際、話し振りから飲酒している様子を感じ、ふだん着用している救命胴衣を着用していなかったもので、着用を促したが、船長は、曖昧な返答をしたのみで、本船後部の渡し板に腰を掛けて操船し、出航して行く状況を見た。</p> <p>船長の家族は、帰宅した際、船長が食事をした痕跡を認めたが、朝食、昼食、夕食のいずれであったかの区別はできず、缶コーヒー3本の空き缶が残されていたものの、アルコール類を摂取した形跡は見当たらなかった。</p> <p>船長の家族は、船長が、ふだん、晩酌としてウイスキーを飲んでしたが、翌日に二日酔いの様子を感じることはなかった。</p> <p>船長は、漁業を生業とはしておらず、週に2、3回、本船を使用して釣りを行っており、主に自宅で食べる程度の漁獲を得ていたが、漁獲が多い時には、水揚げを行うこともあった。</p> <p>船長は、本事故前の健康状態に異常は見られず、常時、医療機関に掛かっていることもなく、常用している薬剤もなかった。</p> <p>船長は、本事故当日の朝、ふだんと変わった様子はなく、昼ごろには仕事が終わる旨を家族に伝えていた。</p> <p>船長は、ふだん、出航時には、携帯電話を携行しており、家族が仕事で家を空けている間に出航する際、出航する旨を家族に電話連絡をしていた。</p> <p>船長の携帯電話の発着信履歴によれば、21日16時45分の発信が最後の通話であった。</p> <p>船長は、ふだん釣行時、おおむね21時30分ごろ帰宅していたが、ときには帰宅が未明に及ぶこともあり、^{まれ}稀に親族宅に宿泊して翌朝になっても帰宅しないこともあった。</p> <p>厳原港周辺海域では、本事故当時、大量の藻が発生しており、地元漁船は、その藻を避けながら航行している状況であった。</p>
分析	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 不明 不明</p> <p>船長の死因は溺水であった。</p> <p>本船は、21日17時10分ごろ厳原港を出航して行く状況を漁船の乗組員によって目撃された後、無人で漂流中の本船が発見された22日08時39分までの間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、厳原港港口付近において、南北2本の防波堤間を通過した後、右旋回を繰り返したこと、及びライトの蛇腹支柱が左舷側の舷外に折れ曲がっていたことが認められたが、当該状況と船長の落水との関係を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船は、主船外機に燃料が残っているながら前進一杯の状態では停止し、右旋回を続けた形跡を残しながら舵中央の状態であったこと、旋回中の旋回圏が徐々に大きくなっていったこと、及び虎崎東側の海岸線付近に接近した後に旋回が止まったことが認められるが、主船外機に生じた状況と船長の落水との関係を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、厳原港を出航した後、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び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"> ・救命胴衣の着用を徹底するとともに、適切な着用を心掛けること。 ・防水措置を施した携帯電話を身に付けておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 厳原港出航時における本船の概略航跡図



図中の x は、以下の場所を示す。

- ① 本船の右旋回が始まった。
- ② 本船が旋回中、海岸線付近に2回接近した。
- ③ 本船の旋回が止まった後、移動方向が東方から南南西方へと変化した。