

船舶事故調査報告書

平成27年10月29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	乗揚
発生日時	平成27年1月16日 22時00分ごろ
発生場所	山口県下松市笠戸島南西岸 火振岬灯台から真方位022°200m付近 （概位 北緯33°55.87′ 東経131°49.16′）
事故調査の経過	平成27年1月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	漁船 日吉丸、8.5トン YG2-5866（漁船登録番号）、個人所有 14.15m(Lr)×3.48m×1.24m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和59年8月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年9月24日 免許証交付日 平成23年8月4日 （平成29年7月30日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	左舷船底部に破口等
事故の経過	<p>本船は、船長が、1人で乗り組み、ふぐはえ縄漁を終えて帰港するため、山口県上関町小祝島南西方沖を約5ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で山口県周南市^{すくも} 裕島に向けて北西進中、疲労から強い眠気を催したので、小祝島北西方約2海里沖で漂泊して約3時間の仮眠をとることにした。</p> <p>船長は、平成27年1月16日18時30分ごろ、家族に仮眠をとる旨を電話した後、操縦用リモコン装置で、主機の毎分回転数（rpm）を約600まで下げ、クラッチを中立運転の位置にし、行きあしが2～3knであったものの、そのうちに停止するだろうと思い、操舵室右舷側の床に同リモコン装置を置き、自身も床に横になって仮眠をとった。</p> <p>船長は、22時00分ごろ、カタカタという音と振動で目覚め、何かに当たったと思い、操縦用リモコン装置を確認したところ、クラッ</p>

	<p>チが前進の位置に入っていたので、クラッチを中立運転の位置に戻した。</p> <p>船長は、本船の船尾が左舷方に圧流されたので、作業灯を点灯していた左舷船尾方を見たところ、本船が陸岸近くの岩場に乗り揚げていることに気付き、船尾からフックで岩を突いたり、機関を後進に掛けたりして離礁しようと試みたものの、離礁することができず、家族に乗り揚げたことを連絡した。</p> <p>本船は、海上が時化^{しげ}してきたため、右舷側から波を受けて海水が船内に浸入し、半水没状態となった。</p> <p>船長は、本船が波を受けた際、操舵室に設置していたGPSプロッターで胸部を強打し、家族から通報を受けて来援した海上保安庁のヘリコプターに救助された後、救急車で病院へ搬送され、4日間の入院を要する脱水症及び右肋骨多発骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の乗揚状況、写真2 操縦用リモコン装置 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m 海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p> <p>潮汐表及び周防灘及付近潮流図によれば、笠戸島南方沖から小祝島西方沖にかけては、平成27年1月16日18時57分から22時55分の間、時計回りに東南東流から南南東流に変化する0.5～0.7knの潮流があった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の操縦用リモコン装置は、操舵操作部がダイヤル式、クラッチ操作部及び速力調整部がレバー式であった。</p> <p>本船の操舵及びクラッチ操作は、操縦用リモコン装置で操作している場合には、操舵室に設置された舵輪及び主機クラッチ操作レバーでの操作ができないようになっていた。</p> <p>主機の回転数は、操縦用リモコン装置で操作した場合、500rpmまでしか下がらないようになっていた。</p> <p>本船の速力は、主機が約500～600rpmの時、約2～3knであった。</p> <p>船長によれば、笠戸島南岸付近の潮流は、沖合よりも強く、陸岸に沿った流れである。</p> <p>船長は、漂泊する際、操縦用リモコン装置のクラッチが中立運転の位置になっていることを確認していなかった。</p> <p>船長は、仮眠前及び本事故発生時には、操舵操作部が舵中央の位置になっていることを確認した。</p> <p>船長は、漂泊状態で仮眠するのが初めてであったが、3時間しか仮眠しないつもりであり、潮流も強くなく、推薦航路から離れており、周囲にも通航船が見当たらず、仮に通航船が来たとしても、通航船側が、全周灯、舷灯、船尾灯及び作業灯を表示等している本船</p>

	<p>を避けてくれるだろうと思い、漂泊状態で仮眠することにした。</p> <p>船長は、通常、2、3日間連続した操業を行い、この間、最寄りの港に入港するか、又は近くの島陰で錨泊して仮眠をとっていた。</p> <p>船長は、本事故当日、約1か月ぶりの操業であり、01時ごろ出港してから仮眠をとるまでの間、食事時間以外に休息をとっていなかった。</p> <p>船長は、当初、帰航時の針路から笠戸島象ノ肩付近の岩場に乗り揚げたと思っていたが、夜が明けた後、火振岬灯台が見えたので、火振岬の北側に乗り揚げたことに気付いた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、小祝島南西方沖を北西進中、船長が、漂泊して仮眠をとるつもりで操縦用リモコン装置で主機の回転数を下げ、クラッチを操作した際、クラッチが中立運転の位置になっていることを確認しなかったことから、仮眠中もクラッチが前進に入った状態で航行を続け、笠戸島南西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、疲労と眠気により覚醒水準が低下していたことから、クラッチを中立運転の位置にしたと思い込み、クラッチの位置を確認しなかった可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、給島に向かう態勢であったものの、風潮流に圧流されたことから、笠戸島南西岸に乗り揚げ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、夜間、小祝島南西方沖を北西進中、船長が、漂泊して仮眠をとるつもりで操縦用リモコン装置で主機の回転数を下げ、クラッチを操作した際、クラッチが中立運転の位置になっていることを確認しなかったため、仮眠中もクラッチが前進に入った状態で航行を続け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"> ・最寄りの港に入港するか、又は近くの島陰で錨泊してから仮眠をとること。 ・主機を中立運転とする際には、主機の回転数及びクラッチの位置を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

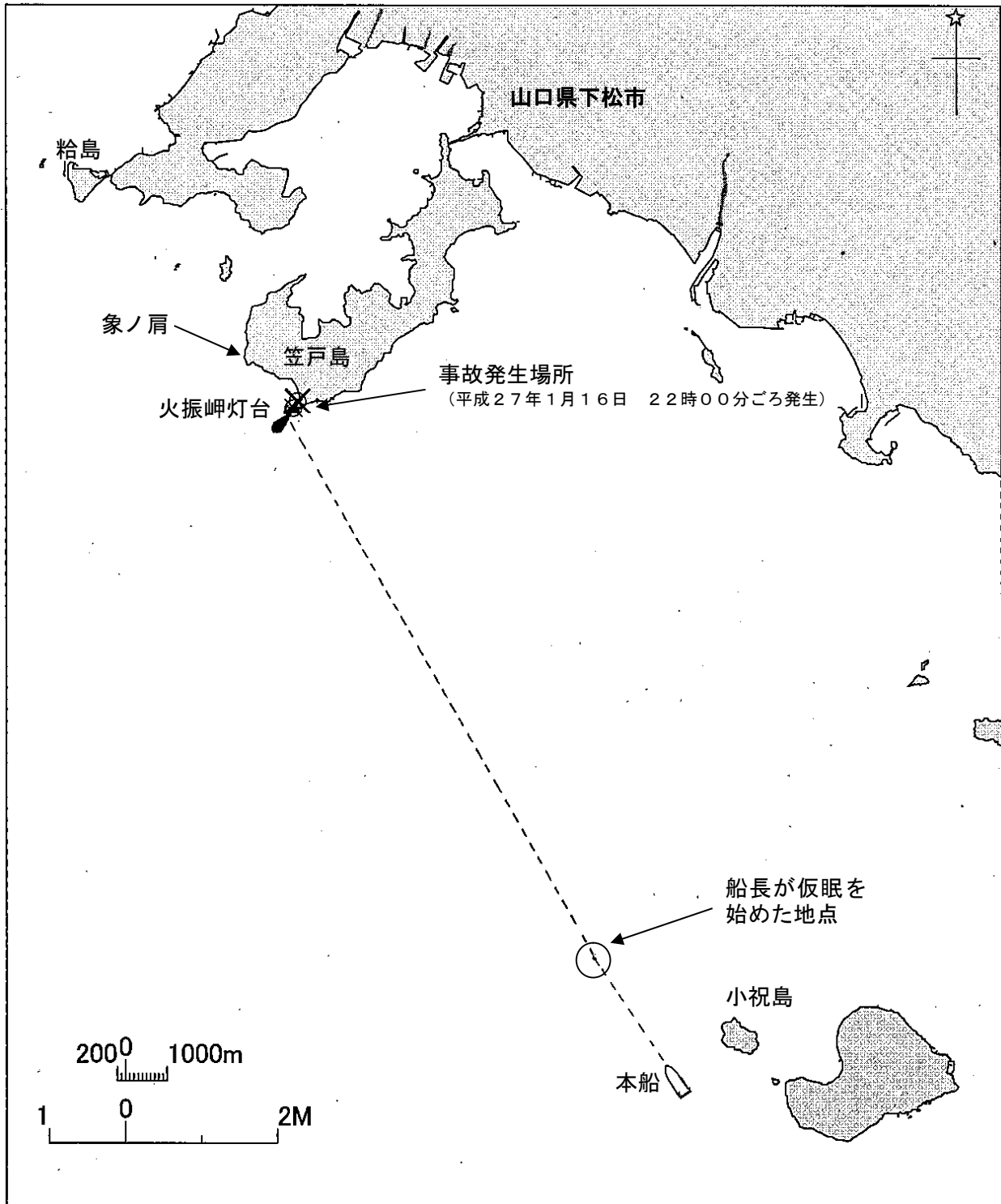
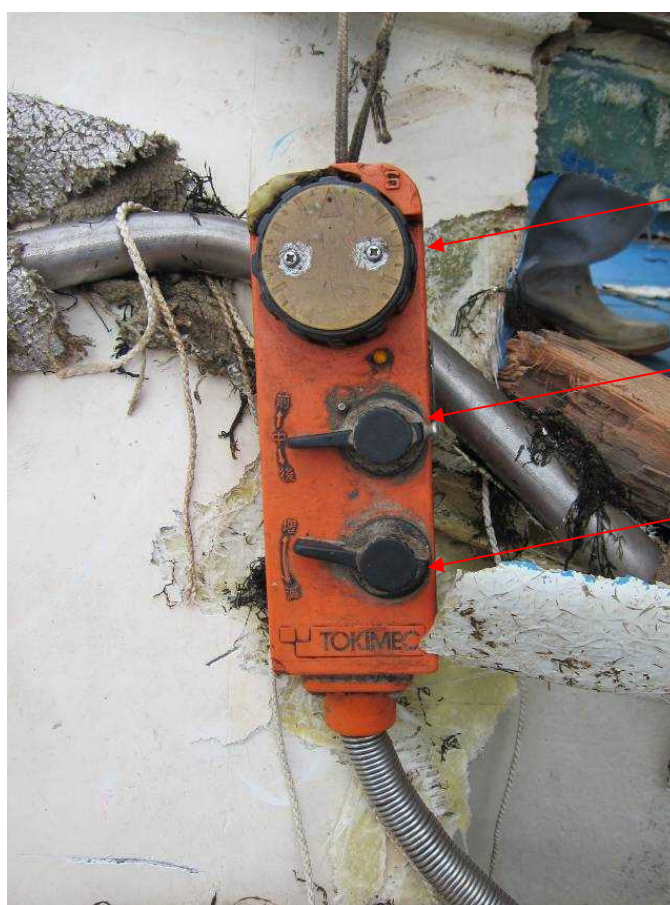


写真1 本船の乗揚状況



本船

写真2 操縦用リモコン装置



操舵操作部

クラッチ操作部

速力調整部