

船舶事故調査報告書

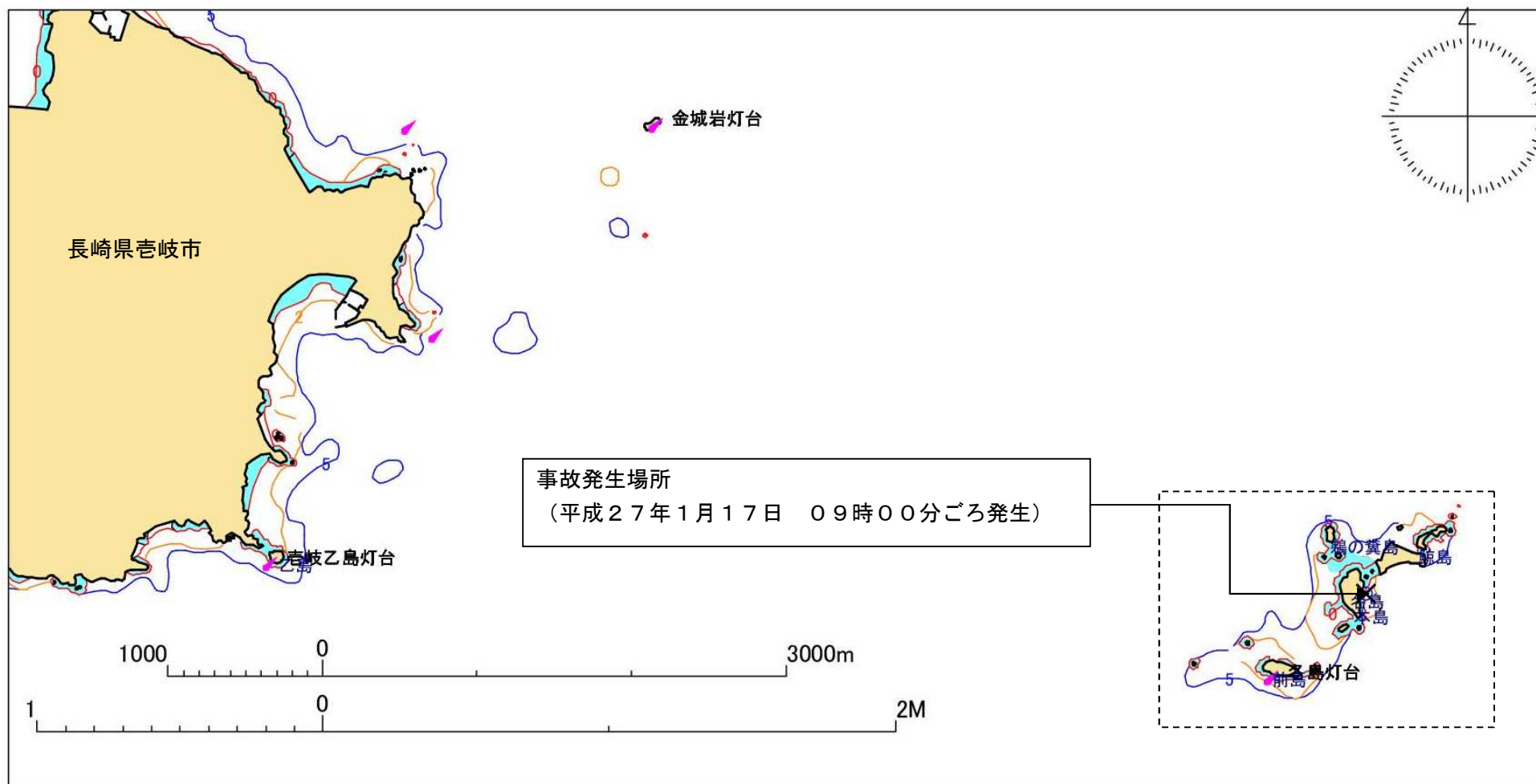
平成27年12月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年1月17日 09時00分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市名島（本島）東岸 名島灯台から真方位048°750m付近 （概位 北緯33°44.3′ 東経129°51.9′）
事故の概要	漁船宝福丸は、漂流中、主機のクラッチレバーが前進側に入り、乗り揚げた。 宝福丸は、船底中央部に亀裂等を生じた。
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（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 宝福丸、3.5トン NS3-73860（漁船登録番号）、個人所有 9.70m（Lr）×2.53m×0.79m、FRP ディーゼル機関、147kW、平成9年11月25日 第290-60151号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 81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49年9月5日 免許証交付日 平成25年8月29日 （平成31年1月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底中央部に亀裂、プロペラ翼、プロペラ軸及び舵軸に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約104cm
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、名島（本島）（以下「名島本島」という。）北東方沖で操業中、西風が強くなってきたので、風が弱くなるまで島陰に避難しようと思い、名島本島の東岸沖に移動した。 船長は、魚群探知機で水深を確認した後、主機のクラッチレバーを中立にして漂流を開始し、約100m東方（沖）へ流されては漂流を開始した場所に戻ることを2回繰り返し、3回目の漂流を開始する

	<p>際、さわらを釣ってから約1時間経過し、さわらの身が固くなったので、出荷する前の下処理作業を行うことにした。</p> <p>船長は、操舵室で、主機の出力をアイドル回転まで下げてクラッチレバーを中立にし、甲板室前面壁に接して置いた箱（高さ約0.5m）の上にコイル状にしていた雑用水用のホース（直径約30mm、長さ約5m）の一端を持ち、同ホースを引っ張りながら前部甲板を移動し、同甲板上に船尾方を向いて座り、同ホースから海水を出しながら、さわらを1匹ずつ洗い始めた。</p> <p>船長は、3匹目のさわらを洗っていたところ、平成27年1月17日09時00分ごろ、船底からゴトゴトと音がしていることに気づき、顔を上げて船首方を見ると名島本島の崖が目の前に見え、本船が乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、操舵室に行って主機のクラッチレバーを確認すると前進側に入っており、同クラッチレバーを後進に入れて離礁しようとしたが、プロペラが海底の石に当たっていることが音と振動で分かったので、同クラッチレバーを中立にして潮が満ちるまで待つことにした。</p> <p>僚船は、名島本島東岸沖約400～500mの所で操業していたところ、本船の乗揚に気づき、海上保安庁へ通報した後、本船に離礁に備えて浮体を取り付けた。</p> <p>本船は、僚船により、潮が満ちてから引き出されて離礁し、壱岐市所在の造船所にえい航され、同造船所で修理された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生場所概略図（拡大）、写真1 甲板室前面壁付近、写真2 雑用水ホース 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.2mであった。</p> <p>本船には、操舵室の中と甲板室前面壁の2か所に主機のコントロール操作レバーが設けられており、クラッチレバーのみが連動している。</p> <p>甲板室前面壁にある主機のコントロール操作レバーの頂部は、甲板上約1mの位置にあった。</p> <p>雑用水用ホースは、柔らかい材質でできており、持ち運び式の電動ポンプに接続されていた。</p> <p>船長は、船首方を向いて雑用水用のホースを引っ張ったので、同ホースの動きを見ていなかった。</p> <p>船長は、主機のクラッチレバーを前進、中立、後進の位置に操作するとゴトッと入る感覚があるので、3回目の漂流を開始する際に同クラッチレバーを中立にしたと思った。</p> <p>船長は、さわらの下処理作業中は手元しか見ていなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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>なし なし</p> <p>本船は、名島本島東岸沖において、船長が、漂泊して釣った魚の下処理作業中、主機のクラッチレバーが前進側に入ったことから、微速力で前進していることに気付かず、名島本島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が甲板室前面壁に接して置いた箱の上から雑用水用のホースを引っ張った際、同ホースが甲板室前面壁にある主機のクラッチレバーに引っ掛かり、同クラッチレバーが前進側に移動した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、漂泊を開始する際に主機のクラッチレバーを中立状態にしたと思ったこと、漂泊状態の本船が沖へ流される状況であったこと及び釣った魚の下処理作業に意識を集中していたことから、本船が微速力で前進していることに気付か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、名島本島東岸沖において、船長が、漂泊して釣った魚の下処理作業中、主機のクラッチレバーが前進側に入ったため、微速力で前進していることに気付かず、名島本島東岸に乗り揚げ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"> ・ 主機のコントロール操作レバー等の近くで作業する場合、同レバーに引っ掛かるおそれのある物（ホースやロープ等）の取扱いに注意をすること。 ・ 漂泊中であっても、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生場所概略図（拡大）

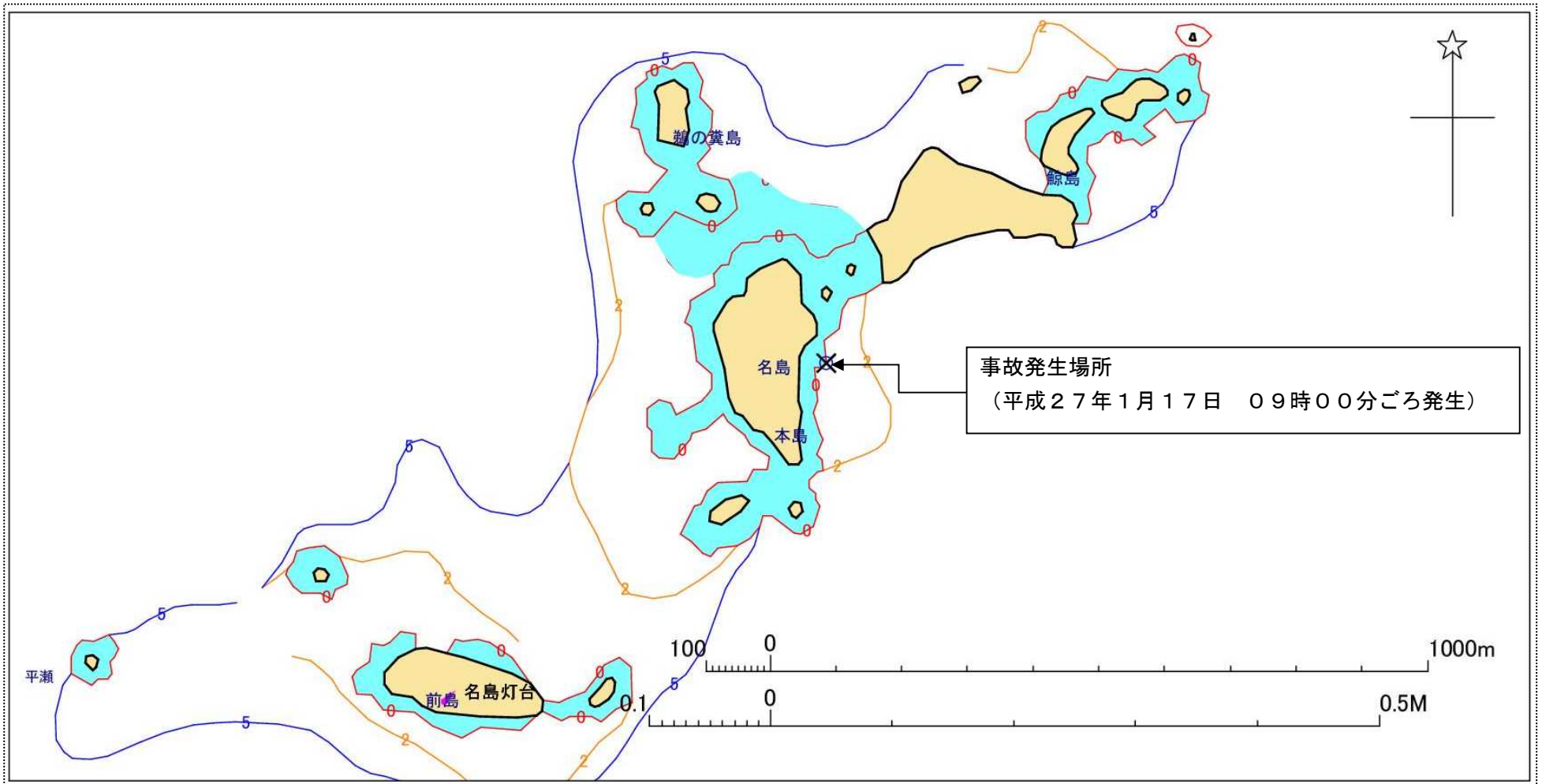


写真1 甲板室前面壁付近

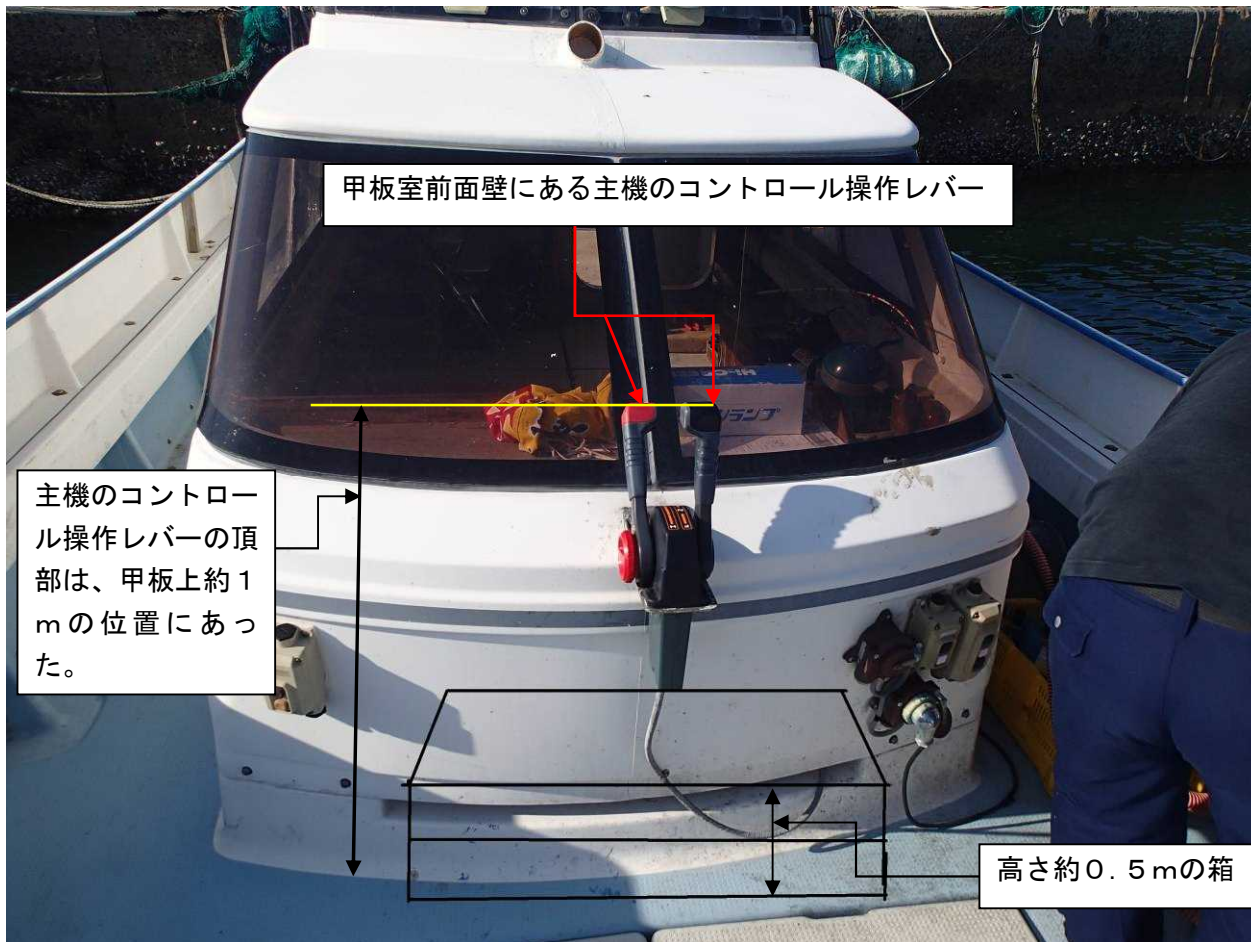


写真2 雑用水ホース

