

船舶事故調査報告書

平成27年12月17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（岸壁）
発生日時	平成27年7月19日 15時35分ごろ
発生場所	長崎県南島原市有家漁港 ^{ありえ} 堂崎港西防波堤灯台から真方位242° 2,450m付近 （概位 北緯32°39.3′ 東経130°18.8′）
事故の概要	遊漁船疾風 ^{はやて} は、岸壁に船首着けの態勢で接近中、岸壁に衝突した。疾風は、釣り客3人及び乗組員2人が負傷し、船首部を大破した。
事故調査の経過	平成27年7月21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	遊漁船 疾風、4.3トン 281-33081福岡、個人所有 10.84m (Lr) × 2.72m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成7年10月
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・特定 免許登録日 平成25年8月16日 免許証交付日 平成25年10月4日 （平成30年10月3日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 4人（釣り客3人及び甲板員）
損傷	本船 船首部を大破（全損処理） 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、釣り客4人（以下「釣り客A」、「釣り客B」、「釣り客C」及び「釣り客D」という。）を乗せ、熊本県苓北町四季咲岬西方沖で遊漁を行った後、三池港に向けて帰途についた。 船長は、操舵室右舷側にある操縦席に座ってリモコン装置で操船を行い、早崎瀬戸を約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進した後、熊本県上天草市湯島西方沖に至った頃、周囲に他船がいなくなり、緊張感が緩んで眠気を催すようになった。

船長は、湯島北西方沖で更に眠気が増してきたので、最寄りの港に入港して仮眠をとろうと思い、入港したことがある有家漁港に向けて左転した。

本船は、有家漁港入口の防波堤を通過した頃、船長がリモコン装置のダイヤルを操作し、有家漁港のほぼ中央部に位置する岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて左舵を取るとともに機関を中立とし、前進行きあしで北北西進した。

本船は、船首が本件岸壁まで約5～10mに接近した頃、船長が、前進行きあしを止めるため、リモコン装置のダイヤルを操作して機関を後進一杯にかけようとしたところ、前進一杯となり、加速した状態で本件岸壁に船首部が衝突した。

船長は、衝突の衝撃で右膝が操縦盤付近に当たった。

甲板員は、係留作業に備えるため、操舵室出入口の左舷側後方に立って前方を見ていたところ、衝突の衝撃で左肩と両膝が操舵室出入口付近に当たった。

釣り客Aは、操舵室出入口の右舷側後方の床に船尾方を向いて腰を掛け、仮眠をとっていたところ、衝突の衝撃で右側頭部及び胸部が操舵室出入口付近に当たった。

釣り客Bは、操舵室左舷側の床に頭を船尾方に向けて横になり、仮眠をとっていたところ、衝突の衝撃で操舵室の船首側下部にある船室に投げ出された。

釣り客Cは、船室に設置されたソファベッドの右舷側に頭を船首方に向けて横になり、仮眠をとっていたところ、左膝を打った痛みと衝突の衝撃で目が覚めた。

(図1参照)

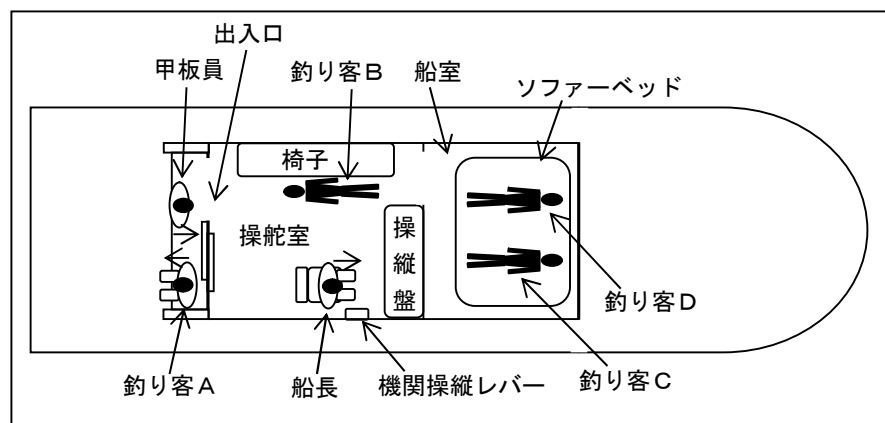


図1 乗船場所概略図

船長は、負傷者の状況を確認した後、119番通報を行った。

乗船者全員は、救急車で病院に搬送され、船長が入院を要する右膝蓋部挫創及び腰部打撲傷と、甲板員が左肩関節打撲傷及び両膝関節打撲傷と、釣り客Aが右側頭部打撲傷及び胸部打撲傷と、釣り客Bが右大腿部打撲傷と、釣り客Cが左膝打撲傷とそれぞれ診断された。

本船は、本事故後、クレーンで有家漁港に陸揚げされた。(写真1参照)



写真1 本件岸壁付近の状況

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長は、ふだん、疲れ等で眠気を感じたときには、釣り場で仮眠をとることがあったが、本事故当時、釣り場から発進した際には、疲れや眠気を感じていなかった。

船長は、初めて入港する港及び狭い海域では、舵輪及び機関操縦レバーでの手動操作による操船を行っていたが、操縦席が高い位置にあるので、舵輪及び機関操縦レバーを操作するには腰を曲げた低い姿勢をとる必要があり、操船が容易な海域ではリモコン装置を使用して操船を行っていた。(写真2参照)



写真2 操縦席付近の状況

本船のリモコン装置は、2ダイヤルタイプで、横にした状態で同装置のコード側を左手で持った場合、右側に機関操縦ダイヤル、左側に操舵ダイヤルがあり、機関操縦ダイヤルは、上側が中立位置、上側の中立位置から、右（操舵ダイヤルと反対側）に回すと前進、左（操舵ダイヤル側）に回すと後進であった。(図2参照)

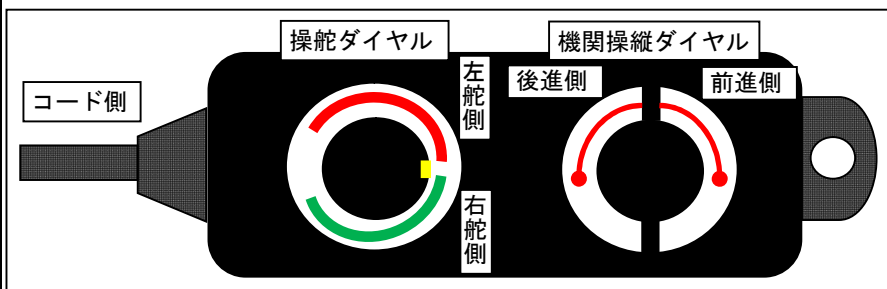


図2 リモコン装置イメージ図

本船のリモコン装置は、文字や目盛などが消えて見えなくなってい

	<p>た。</p> <p>船長は、ふだん、リモコン装置で操船する場合、横にした状態で同装置のコード側を左手で持ち、右手でダイヤル操作を行うことが多かったが、本事故時、横にした状態で同装置のコード側を右手で持ち、左手でダイヤル操作を行っていた。</p> <p>船長は、ふだん、右手で機関操縦ダイヤルの操作をする場合、同ダイヤルの上側を操舵ダイヤル側に回すと後進であると覚えており、本事故時、機関操縦ダイヤルの上側を操舵ダイヤル側に回したことにより、後進に入ったと思った。</p> <p>(図3参照)</p>  <p>図3 本事故時のリモコンの持ち方</p>
<p>分析</p> <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>あり なし なし</p> <p>本船は、有家漁港の本件岸壁に船首着けの態勢で接近中、船長が、本件岸壁の手前で前進行きあしを止めようとした際、ふだんと異なる手順でリモコン装置の機関操縦ダイヤルを操作したことから、機関操縦ダイヤルを前進側に操作し、本件岸壁に船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、リモコン装置の機関操縦ダイヤルが右側、操舵ダイヤルが左側にある状態とし、機関操縦ダイヤルの上側を操舵ダイヤル側に回すと後進であると覚えており、本事故時、リモコン装置の機関操縦ダイヤルが左側、操舵ダイヤルが右側にある状態で、機関操縦ダイヤルの上側をふだんのように操舵ダイヤル側に回したことから、前進側に操作したものと考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じている状況であったことから、覚醒水準が低下してい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、有家漁港の本件岸壁に船首着けの態勢で接近中、船長が、本件岸壁の手前で前進行きあしを止めようとした際、ふだんと異なる手順でリモコン装置の機関操縦ダイヤルを操作したため、機関操縦ダイヤルを前進側に操作し、本件岸壁に船首部が衝突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に役立つ事項として、次のことが考え</p>

られる。

- ・ 港内での離着岸時、船舶交通が激しい場所、視界が悪いとき等においては、リモコン装置を使用せずに手動操作による操船を行うこと。
- ・ リモコン装置で操船を行う場合、よく確認してダイヤル操作を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

