

船舶事故調査報告書

平成29年3月9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28年10月7日 23時30分ごろ
発生場所	山口県長門市川尻岬南東方沖 長門川尻岬灯台から真方位116° 1,270m付近 （概位 北緯34° 26.1′ 東経130° 59.1′）
事故の概要	漁船海幸丸は、西北西進中、干出岩に乗り揚げた。 海幸丸は、船長が負傷し、船体が大破した。
事故調査の経過	平成28年10月12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 海幸丸、12トン YG2-7826（漁船登録番号）、個人所有 14.96m (Lr) × 3.84m × 1.13m、FRP ディーゼル機関、670kW（動力漁船登録票による）、平成2年2月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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12月20日 免許証交付日 平成26年2月26日 （平成31年7月19日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船体の大破（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員2人が乗り組み、平成28年10月7日22時20分ごろ、川尻岬西方沖の漁場に向けて長門市湊漁港を出港し、長門市北岸沖を約13～14ノットの対地速力で西北西進していた。 船長は、操舵室内の椅子に腰を掛け、左手で舵輪を持ち、右肘を窓枠に掛けた姿勢をとり、手動操舵によって操船中、若干の眠気を催したが、川尻岬を通過すれば広い海域となるので、同岬を通過した所で甲板員を起こして交替しようと思った。

	<p>本船は、同じ針路及び速力で続航中、船長が、左舷方の陸岸に水銀灯で照らされた集落を認め、もうすぐ川尻岬に至ると思っていたところ、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長は、23時30分ごろ、音と衝撃で目覚め、本船が南西方を向いて干出岩に乗り揚げていることを知り、機関を後進にかけて自力での離礁を試みたが、プロペラが岩に当たる音と振動を発するのみで船体が動かないことを認めた。</p> <p>船長は、損傷の拡大を危惧して機関を停止し、衝撃で目覚めた甲板員2人と共に救命胴衣を着用していた際、頭部から出血していることを甲板員から知らされた。</p> <p>船長は、本船に浸水している様子が無かったので、夜明けを待ってサルベージを手配すれば、吊り上げてもらうことが可能であろうと考えていたところ、本船と同じ時間帯に先行して出港した僚船の船長から、本船が見えないがどこに居るのかとの問い掛けを無線で受け、乗り揚げたことを伝えた。</p> <p>船長は、その後、事故の発生を知って引き返して来た僚船の船長から促されて僚船に移乗することとしたが、僚船が横付けできる状況ではなかったので、甲板員2人と共に僚船まで泳ぎ、救助された。</p> <p>僚船の船長は、海上保安庁に本事故の発生及び救助の通報を行うとともに救急車を要請した。</p> <p>船長及び甲板員2人は、僚船によって湊漁港まで運ばれて上陸した後、船長が救急車で病院に搬送され、入院加療を要する頭部裂傷及び脳出血等と診断された。</p> <p>本船は、海象の悪化により、引揚げ作業を実施することができず、波浪による動揺が繰り返されるうちに船体破壊が進行して大破した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約2.0mであった。</p> <p>甲板員2人は、本事故発生当時、操舵室の床で仮眠していた。</p> <p>船長は、ふだん、操船中に眠気を催した際には、冷水を飲んで眠気を払拭していたが、本事故当時は、数分後に川尻岬を通過する見込みであり、同岬を通過すれば、いずれかの甲板員と操船を交替するつもりであったので、数分間ならば、我慢できると思い、冷水を飲まなかった。</p> <p>船長は、当時、主として行っていた深夜における操業と並行して家族の介護に携わっていたので、睡眠を断続的にとることが常態となっており、1日の中で約7時間を睡眠に充てることができていたものの、その内の連続した睡眠は、最長約3時間であった。</p> <p>船長は、本事故当日、被介護者に係る急用を生じ、約1時間の連続した睡眠を含む約3時間の断続的な睡眠をとったのみであり、睡眠時間の不足を自覚していた。</p>

	<p>船長は、本事故発生の前日に操業したが、それ以前の数日間は荒天で操業できなかつたので、十分な休息がとれたと感じており、肉体的な疲労は特段感じていなかった。</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>なし</p> <p>本船は、長門市北岸沖を手動操舵によって西北西進中、船長が、居眠りに陥ったことから、保針がなされず、左転する態勢となって航行し、川尻岬南東方沖の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、単独で当直中に眠気を催した際、睡眠不足の状態であったこと、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたこと、及び眠気を払拭する措置を採らなかったことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、西北西進中、船長が、左手で舵輪を持って手動操舵をしていたことから、居眠りに陥った後、無意識で左舵を取る状態となっ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>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、長門市北岸沖を手動操舵によって西北西進中、船長が、居眠りに陥ったため、保針がなされず、左転する態勢となって航行し、川尻岬南東方沖の干出岩に乗り揚げ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"> ・単独で当直中に眠気を生じた際は、有資格者に当直を交替するか複数人による当直とする等の居眠り運航の防止措置を講じること。

付図1 事故発生経過概略図

