

## 船舶事故調査報告書

平成24年4月19日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成23年11月24日 12時25分ごろ
発生場所	北海道稚内市宗谷港東防波堤突端付近 宗谷港北防波堤灯台から真方位227° 110m付近 (概位 北緯45° 31.2′ 東経141° 56.8′)
事故調査の経過	平成24年1月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	A 漁船 第三十八錦栄丸、14トン HK2-22510（漁船登録番号）、個人所有 17.45m (Lr) × 4.19m × 1.20m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成13年11月22日 B 漁船 第十八錦栄丸、0.8トン HK3-109272（漁船登録番号）、個人所有 6.80m (Lr) × 1.93m × 0.81m、FRP ガソリン機関、60kW（漁船法馬力数）、昭和62年5月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 44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63年1月8日 免許証交付日 平成19年1月10日 (平成25年1月7日まで有効) B 船長B 男性 34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 平成12年2月29日 免許証交付日 平成22年1月5日 (平成27年2月28日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員4人（以下「甲板員A」～「甲板員D」という。）が乗り組み、宗谷港南東方沖のさけ定置網の一部を揚収するため、平成23年11月24日12時23分ごろ、同港船揚場を出港し、また、B船は、船長Bが1人で乗り組み、同港南埠頭を出港した。 両船は、宗谷港内で合流し、A船がB船をえい航するため、両船の乗組員が準備作業を始め、甲板員Aは、船長Bの準備作業がB船の船外機をチルトアップするだけとなったので大丈夫と思い、準備作業が完了した旨を船長Aに伝えた。

	<p>船長Aは、A船の速力を徐々に上げながら、針路約060～090°（真方位）、えい航速力約5～7ノットで手動操舵により港口へ向けて航行した。</p> <p>甲板員Bは、後片付けをしているとき、後方を振り向いたところ、12時25分ごろ、宗谷港東防波堤付近で船長Bが落水するのを認め、すぐに船長Aへ伝えた。</p> <p>船長Aは、後方を見渡したところ、赤いカップ姿で後方を向いて海面に浮かぶ船長Bを発見し、すぐにA船を停船させた。</p> <p>船長Aは、救助にはA船よりもB船の方が適していると思い、船尾部に移動して甲板員Aと共にえい航索を引いてA船の左舷前方となったB船を手繰り寄せようとしたが、B船の船外機が前進状態であり、B船を引き寄せることができなかった。</p> <p>船長Aは、B船を手繰り寄せることを断念し、操舵室に戻ってA船を左旋回させて急いで船長Bの救助へ向かったところ、船長Bが、宗谷港北内防波堤の外側にある消波ブロックへ向けて泳いでいたが、泳ぎを止めて後方を振り返ってA船の到着を待っている様子を確認した。</p> <p>A船は、船長Bに近づき、A船の乗組員が救命浮環を投げ入れたが、船長Bの近くへ届かなかったため、再度、投げ入れたところ、船長Bは、これをつかむことができず、船長Bの体力が残されていないと判断した甲板員Bが海に飛び込み、船長Bのカップをつかんだところ、船長Bは、海水を吐き出して海中に沈んだ。</p> <p>甲板員Bは、1人では船長Bを支えることができない旨、A船の乗組員に伝え、甲板員Cが海に飛び込み、2人で船長Bを支え、船長Bは、A船の甲板上の船長A、甲板員A及び甲板員DによりA船に引き揚げられた。</p> <p>A船の乗組員は、船長Bに対し、交代で心臓マッサージ、人工呼吸を繰り返して行い、A船は12時40分ごろ宗谷港へ帰港した。</p> <p>船長Bは、病院へ搬送されたが、14時08分、死亡が確認され、死因は、溺死と検案された。</p>						
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1m、水温 約8～9℃</p>						
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、B船の右舷船尾部に腰を掛けていた。</p> <p>船長Bは、帽子、ゴム手袋、ゴム長靴及び赤いカップを着用していたが、救命胴衣は着用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生年の春から船長A所有の漁船に乗り組むようになり、さけ定置網漁をする際は、いつもB船に乗り組んでいた。</p> <p>船長Bは、B船に乗り組む以前、他のさけ定置網漁船に十数年乗船していたため、経験は豊富であった。</p> <p>A船は、さけ定置網漁をする際、燃料節約のため、B船の船外機をチルトアップし、えい航して漁場へ向かっていた。</p> <p>本事故発生時には、A船及びB船に船体動揺はなく、横波は受けていなかった。</p>						
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし
乗組員等の関与	あり						
船体・機関等の関与	なし						
気象・海象の関与	なし						

	<p>判明した事項の解析</p> <p>船長Bは、溺死した。</p> <p>A船は、B船をえい航して宗谷港内を東進中、船長Bが落水したものと考えられるが、落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Bは、落水して消波ブロックへ向けて泳いだことから、体力を喪失して溺水した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bが、救命胴衣を着用していれば、落水場所付近で留まり、A船に救助されて本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船がB船をえい航して宗谷港内を東進中、船長Bが落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>船長Aは、本事故の発生を踏まえ、乗組員に対し、救命胴衣の着用を徹底することとし、A船がB船をえい航する際は、B船を無人としてえい航することとした。</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"> <li>・救命胴衣を着用すること。</li> </ul>