

船舶事故調査報告書

平成24年7月26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10月15日（土） 05時30分ごろ
発生場所	茨城県神栖市鹿島港 鹿島港南防波堤灯台から真方位090° 50m付近海上 （概位 北緯35° 57.4′ 東経140° 42.8′）
事故調査の経過	平成23年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第十一 ^{じっかわ} 実川丸、4.99トン IG3-4985（漁船登録番号）、個人所有 11.77m（Lr）×2.47m×0.76m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和52年11月 B モーターボート ^{うたがわ} 宇田川丸、0.90トン 232-37629千葉、個人所有 7.00m（Lr）×1.83m×0.74m、FRP 船外機、110.30kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 操船者A 男性 58歳 免許なし B 船長B 男性 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年9月26日 免許証交付日 平成23年7月7日 （平成28年9月25日まで有効） 同乗者B 男性 63歳
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A キール部及び右舷外縁部に擦過傷 B 全周灯及び同台座圧損
事故の経過	B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、夜釣りをを行うため、平成23年10月14日22時00分ごろ、神栖市の利根川河川敷を出航して鹿島港沖の釣り場へ向かって北進中、15日00時00分ごろ同市日川浜沖付近において、船外機は運転されているもののプロペラが回らなくなった。 B船は、船長Bが、船外機を点検し、同乗者Bが、沖に流されないように木の板で漕いでいたが、気象及び海象が悪化して鹿島港の航路筋付近まで流された。

	<p>船長Bは、03時30分ごろ知人である操船者Aに救助を依頼した。</p> <p>A船は、操船者Aが1人で乗り組み、15日05時00分ごろ鹿島港南防波堤突端から約50m沖で漂流していたB船付近に到着した。</p> <p>A船は、B船左舷船首部に向けて後方から接近中、船長BからA船に対して投げられた浮玉付きのえい航索が海上に落ちて両船の間を船尾方向に流れていったので、操船者Aが、A船右舷船尾部で爪竿を使用してえい航索をとらえようと作業をした。</p> <p>A船は、船首端がB船前部甲板上に進出し、波浪により船尾が圧流されて右回頭する状況となり、船長Bが、両船の衝突を避けるためにA船船首を手で押しながら、操船者Aに対して「あぶない」と呼び掛けていた。</p> <p>船長Bは、A船の船首部に押し戻されてB船上を移動していたところ、波浪による動揺のはずみでB船船橋の屋根にうつ伏せ状態となり、05時30分ごろ、鹿島港南防波堤灯台東方沖において、回頭するA船船首部とB船船橋の屋根との間に挟まれた。</p> <p>同乗者Bは、すぐに、船長BをB船の前部甲板上へ寝かせて呼び掛けたが、船長Bからの反応はなかった。</p> <p>操船者Aは、06時00分ごろえい航索を海上から拾い上げてえい航を開始した。</p> <p>操船者Aは、06時30分ごろ、鹿島港深芝の船溜まりに入港し、初めて船長Bが事故にあったことを知った。</p> <p>船長Bは、病院に搬送されたが、心臓破裂により死亡した。</p> <div data-bbox="590 1075 1324 1433" data-label="Diagram"> <p style="text-align: center;">(両船の接近状況略図)</p> </div>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 6、視界 不良</p> <p>海象：波高 約2m</p> <p>茨城県南部鹿行地域に濃霧大雨高潮雷強風波浪注意報が発表されていた。</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>操船者Aは、海技免状を受有していなかった。</p> <p>本事故発生現場は、事故当時、防波堤からの返し波により三角波が発生する状態であった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td>A あり、B 不明</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td>A 不明、B なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td>船長Bの死因は、心臓破裂であった。 B船は、鹿島港沖において漂流中、A船がB船に接近してえい航準備作業を行っていた際、船長Bが、B船船橋の屋根にうつ伏せ状態となり、同屋根とA船船首との間に挟まれたことから、心臓</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B 不明	船体・機関等の関与	A 不明、B なし	気象・海象の関与	A あり、B あり	判明した事項の解析	船長Bの死因は、心臓破裂であった。 B船は、鹿島港沖において漂流中、A船がB船に接近してえい航準備作業を行っていた際、船長Bが、B船船橋の屋根にうつ伏せ状態となり、同屋根とA船船首との間に挟まれたことから、心臓
乗組員等の関与	A あり、B 不明								
船体・機関等の関与	A 不明、B なし								
気象・海象の関与	A あり、B あり								
判明した事項の解析	船長Bの死因は、心臓破裂であった。 B船は、鹿島港沖において漂流中、A船がB船に接近してえい航準備作業を行っていた際、船長Bが、B船船橋の屋根にうつ伏せ状態となり、同屋根とA船船首との間に挟まれたことから、心臓								

	<p>破裂で死亡したものと考えられる。</p> <p>操船者Aが、所在不明で協力が得られなかったため、A船の操船状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、鹿島港沖において漂流中、A船がB船に接近してえい航準備作業を行っていた際、船長Bが、B船船橋の屋根にうつ伏せ状態となり、同屋根とA船船首との間に挟まれたため、発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 荒天時の漂流船舶の救助作業においては、救助船は、救助作業と操船を行う乗組員をそれぞれ配置しておくこと。