

船舶事故調査報告書

平成26年10月30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	乗船者死亡
発生日時	平成26年2月4日 14時00分ごろ
発生場所	滋賀県野洲市の琵琶湖マイアミ浜北方沖 滋賀県近江八幡市 <small>おうみはちまん</small> 所在の沖之島村二等三角点から真方位230° 9,800m付近 (概位 北緯35°08.8' 東経135°59.2')
事故調査の経過	平成26年2月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての乗船者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。
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	油タンカー おくむら丸、9.7トン 253-3473滋賀、個人所有 11.95m (Lr) × 4.00m × 1.45m、鋼 ディーゼル機関、205.95kW、昭和58年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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 昭和56年9月2日 免許証交付日 平成24年5月29日 (平成29年6月18日まで有効) 乗船者 男性 46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5年10月25日 免許証交付日 平成25年7月9日 (平成30年10月24日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（乗船者）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、乗船者を乗せ、えい航作業を行っている僚船を支援するため、近江八幡市堀切港 <small>ほりきり</small> を出発し、僚船に向かって航行を始めた。 僚船は、野洲市野洲川河口で沈船の引揚げ作業を行った後、沈船を積んだ台船（以下「資材船」という。）及びクレーンを積んだ台船（以下「クレーン船」という。）をこの順でえい航索で連結してえい

	<p>航していたものの、風が強まり、波も高くなってきたことから、えい航索が切断するおそれを感じ、沈船の引揚げ作業の責任者である乗船者に支援を要請していた。</p> <p>僚船は、風浪に対して姿勢を維持することしかできず、ほとんどその場から移動できずにいたところ、資材船とクレーン船間のえい航索が切断したので、クレーン船にもえい航索を直接取り、資材船及びクレーン船をそれぞれ単独でえい航し、琵琶湖マイアミ浜北方沖において、本船の支援を待っていた。</p> <p>本船は、琵琶湖マイアミ浜北方沖に到着し、クレーン船をえい航するため、減速しながら、風下からクレーン船に接近し、約5mまで近づいた頃、乗船者が、操舵室を出て船首に向かい、平成26年2月4日14時00分ごろ舷外に片足を出した後に落水した。</p> <p>船長は、乗船者の落水に気付き、機関を停止して船首に向かい、左舷前方の水面で声を出して救助を求めている乗船者を認め、船首の係船索を渡して引き寄せていたところ、乗船者の手が離れたので、左舷側にあるロープを渡し、舷の低い左舷中央部まで引き寄せ、乗船者は、タイヤフェンダーにつかまった。</p> <p>船長は、乗船者を本船に引き揚げようとしたものの、本船が動揺しており、乗船者の衣服が水を吸って重くなっていたので、引き揚げることができずにいたところ、乗船者のタイヤフェンダーにつかまる力が弱くなり、船長も乗船者を保持することができなくなり、乗船者はうつ伏せの状態に漂流を始めた。</p> <p>船長は、操舵室に戻って僚船に携帯電話で乗船者の落水を伝えた後、本船を乗船者に近づけ、本船から離れないように乗船者のベルトにロープを結んだ。</p> <p>船長は、再び操舵室に戻って会社に携帯電話で状況を伝えた後、操舵室を出たところ、ベルトが切れて再び漂流している乗船者に気付き、再び乗船者に近づいてロープを結ぼうと試みたものの、乗船者は水中に没した。</p> <p>本船は、僚船からの連絡を受けて来援した船舶と共に付近を捜索したものの、乗船者は見付からず、至近にある資材基地としていた滋賀県大津市所在の造船所に着岸した。</p> <p>乗船者は、3月22日に琵琶湖マイアミ浜に漂着しているところを発見され、溺水による死亡と検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 6、視界 良好、気温 約2℃</p> <p>湖象：波高 約2m、水温 約9℃</p> <p>野洲市には、本事故当時、強風注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、乗船者が、落水した際に水を飲み、また、タイヤフェンダーにつかまっている際も水を飲んだ旨を聞いた。</p>

	<p>乗船者は、本事故当時、救命胴衣を着用しておらず、作業着に防寒上衣を着用し、スニーカーを履いていた。</p> <p>「海上のサバイバル技術」（中村祐三、桑野浩共著、昭和59年8月海文堂出版株式会社発行）によれば、体温の低下による人間の生理について、次のとおり記載されている。</p> <p>体内の温度が35℃以下になると、人間は低体温（<i>hypothermia</i>）の症状に陥り、人体の正常な機能が保てない状態になる。激しい震えとともに苦痛感が強くなり、感覚は麻ひして意識が混乱してくる。さらに31℃以下になると、震えが止まるかわりに筋肉が硬直し、心臓の拍動も弱く、かつ、不規則になる。この段階になると意識を失うこともある。低体温の状態では人間はいつでも死亡することがあるが、体内の温度が30℃以下になるとほとんど生死の見分けはつかなくなるとされている。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>乗船者の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は琵琶湖マイアミ浜北方沖において、クレーン船をえい航しようとしてクレーン船に接近した際、乗船者が、舷外に片足を出した後に落水したことから、死亡するに至ったものと考えられる。</p> <p>乗船者は、舷外に出した足を踏み外し、落水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>乗船者は、落水時の水温が約9℃であったことから、低体温症に陥り、タイヤフェンダーにつかまっていたことができなくなった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が琵琶湖マイアミ浜北方沖において、クレーン船をえい航しようとしてクレーン船に接近した際、乗船者が舷外に片足を出した後に落水したため、発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、乗船者の落水時に使用できるよう、本船にはしごを備えた。</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"> ・他船に移乗しようとする際は、確実に接舷したことを確認してから移乗すること。 ・緊急時に備えて操練を行い、その手順を確立しておくことが望ましい。 ・小型船舶に乗船中は、作業の種類にかかわらず、常に救命胴衣を着用することが望ましい。