

船舶事故調査報告書

平成26年2月13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	同乗者死亡
発生日時	平成25年8月19日（月） 20時40分ごろ
発生場所	島根県松江市島根原子力発電所北方沖 松江市所在の ^{えととも} 恵曇灯台から真方位057° 1.7海里付近 （概位 北緯35° 33.5′ 東経132° 59.9′）
事故調査の経過	平成25年9月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	プレジャーボート ^{カヤ} KAYA、5トン未満 272-12923島根、個人所有 6.21m (Lr) × 2.03m × 0.64m、FRP ディーゼル機関、88.26kW、昭和61年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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8年2月15日 免許証交付日 平成23年6月9日 （平成28年6月8日まで有効） 同乗者 男性 59歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者）
損傷	推進器翼1枚が欠損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、平成25年8月19日19時45～50分ごろ島根原子力発電所北方沖の釣り場に着き、船長が、船首からパラシュートアンカーを投入して機関をアイドリング運転とし、船尾甲板の右舷側に置いたクーラーの上に腰を掛けて右舷方を向き、また、同乗者が船首甲板の右舷側に置いたクーラーの上に腰を掛けて右舷方を向き、それぞれジギング（疑似餌）によるいか釣りを始めた。</p> <p>本船は、キャビンの上方左右に設置された出力1kWの集魚灯各1個と船首甲板を照らす作業灯1個を点灯し、周囲約1mの海面が明るく見えており、周囲約5mの海面が僅かに見える状況であった。</p> <p>船長は、帰るため、船尾で釣り道具の片付けを行っていたとき、「パチャーン」という水音を聞き、急いで左舷側通路から船首に移動</p>

	<p>し、同乗者の姿がなかったので、海面を見たところ、右舷船尾の後方約3mの海面に顔の近くで両手を小さく動かして泳いでいる同乗者の姿を認めた。</p> <p>船長は、同乗者の姿を見失わないよう、パラシュートアンカーを上げた状態で機関を微速力後進にしてゆっくりと同乗者に接近し、約2mに接近したとき、タモを使って同乗者をたぐり寄せ、20時40分ごろ、船尾端中央から船上に引き揚げようとしたとき、同乗者が「うーっ、足が痛い、足が痛い」と声を発した。</p> <p>船長は、その後も船尾端中央付近から同乗者を引き揚げようと努めたが、なかなか船上に引き揚げることができなかったので、21時10分ごろ118番通報をした。</p> <p>船長は、引き続き同乗者をつかんだ状態で救助を待っているとき、照明が徐々に暗くなったので、同乗者が推進器翼に接触して機関が停止したことを知った。</p> <p>同乗者は、海上保安部から依頼を受けて来援した漁船の乗組員及び船長により、本船へ引き揚げられ、本船は22時17分ごろ漁船に横抱きされて松江市恵曇漁港（片句）に入港し、待機していた救急車で病院に搬送されたが、病院で死亡が確認された。</p> <p>同乗者の死因は、左大腿動脈切断による出血性ショックと検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、右舷側通路にゴミ箱代わりの大きな箱やタモを置いており、通路を塞いでいたので、船首と船尾の間で移動する際、左舷側の通路を利用していた。</p> <p>船長は、同乗者が落水したことでパニック状態に陥り、同乗者を救助する際、ロープを結んだ救命浮環を積んでいること、及び機関を微速力後進に使用していることを失念していた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>同乗者は、自宅を出るまでに体調の異常は認められなかった。</p> <p>同乗者は、船酔いの傾向があり、通常、1～2時間の釣りを行って15～30分横になって休息をとっており、本事故当時も、釣りを始めて30～40分経過した頃、船長に調子が悪い旨を話していた。</p> <p>同乗者は、ジギングを行う際、竿を持った状態で上半身を船外に出した姿勢をとることがあった。</p> <p>同乗者は、長袖Tシャツ、ジャージのズボンを着用していた。</p> <p>本船は、推進器翼に負荷が掛かれば、機関が停止する仕組みになっていた。</p> <p>本船は、船尾ブルワーク上端の海面からの高さが約70cmであった。</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 あり なし</p> <p>同乗者の死因は、左大腿動脈切断による出血性ショックであった。</p> <p>本船は、島根原子力発電所北方沖において、落水した同乗者の救助作業中、船長が、機関を微速力後進に使用していることを失念していたことから、微速力後進に使用した状態で同乗者を船尾端から引き揚げようとし、同乗者が推進器翼に接触して死亡するに至ったものと考えられる。</p> <p>船長は、パニック状態に陥り、機関を微速力後進に使用していることを失念していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、島根原子力発電所北方沖において、落水した同乗者を救助作業中、船長が、機関を微速力後進に使用していることを失念していたため、微速力後進に使用した状態で同乗者を船尾端から引き揚げようとし、同乗者が推進器翼に接触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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 落水者の救助作業を船尾付近で行う際は、必ず機関を停止すること。 ・ 救命胴衣の着用を心掛けること。