

# 船舶事故調査報告書

平成27年6月4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	転覆
発生日時	平成27年2月1日 10時00分ごろ
発生場所	不明（茨城県常陸那珂港）
事故調査の経過	<p>平成27年2月2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。</p> <p>原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。</p>
<b>事実情報</b> 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	<p>プレジャーボート タカハタ、5トン未満</p> <p>231-16914茨城、個人所有</p> <p>6.32m (Lr) × 2.25m × 1.25m、FRP</p> <p>ガソリン機関、84.50kW、平成11年9月</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 53歳</p> <p>一級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成23年6月2日</p> <p>免許証交付日 平成23年6月2日</p> <p>(平成28年6月1日まで有効)</p> <p>同乗者A 男性 60歳</p> <p>同乗者B 男性 59歳</p> <p>同乗者C 男性 51歳</p> <p>同乗者D 男性 49歳</p> <p>同乗者E 男性 34歳</p>
死傷者等	死亡 1人（船長）、軽傷 5人（同乗者5人）
損傷	航海計器、船外機に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人5人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」、「同乗者D」及び「同乗者E」という。）を乗せ、茨城県湊沼川の係留地を出発し、船長が操縦席に腰を掛け、手動操舵により常陸那珂港東方沖の釣り場に向かった。</p> <p>本船は、磯崎漁港東方沖を北進していたところ、風が強くなり、東北東からのうねりが大きくなってきたので、船長が釣り場に向かうのをやめて帰港することとし、常陸那珂港第4号灯浮標を通過した後、左回頭をして引き返す際に左舷船尾から大きな波を約2回受けたが、それらの波を乗り越えて南進していた。</p>

本船は、帰航の途中、平成27年2月1日10時00分ごろ、常陸那珂港において、左舷船尾方から波高約2～3mの波を受け、船内に大量の海水が打ち込み、一気に右舷船首側に転覆した。

同乗者A、同乗者B及び同乗者Eは、船外に投げ出され、泳いで転覆した本船の船首部にしがみつき、同乗者C及び同乗者Dは、転覆した本船の船内に閉じ込められたが、船内の空気がなくなる状態であったので、救命胴衣を脱ぎ、潜って船外に出て、船尾船底に移動した。

同乗者5人は、周囲を見渡したものの、船長の姿が確認できず、船内に閉じ込められているかもしれないと思い、船体を叩いたが、反応はなかった。

磯崎漁港付近で海の状況を見ていた人が、転覆した本船を発見し、10時10分ごろ119番通報した。

同乗者5人は、11時20分ごろ海上保安庁のヘリコプターや巡視船の搭載艇に救助され、救急車で病院に搬送されて低体温症と診断された。

船長は、海上保安庁の特殊救難隊により船内から発見されたが、搬送先の病院で死亡が確認され、死因は溺水と検案された。

本船は、本事故後、那珂湊漁港にえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 左舷、写真2 船内、写真3 操縦席及び助手席 参照)

気象・海象

気象：

本事故発生場所の北方約12海里(M)付近に位置する日立地域気象観測所の本事故当日の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時：分)	平均		最大瞬間	
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)
09:00	北北東	3.9	北	10.6
09:30	西北西	3.5	北西	7.4
10:00	西北西	4.5	西北西	10.0
10:30	西	4.8	西北西	11.3

海象：海面水温 約11℃(気象庁 関東・東海・北陸周辺海域日別海面水温における観測値)

全国港湾海洋波浪情報網(ナウファス)による波浪観測値

常陸那珂(本事故発生場所の北東方約1M)における本事故当日の波浪観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時：分)	有義波		波向
	波高(m)	周期(s)	
09:40	2.17	9.6	東
10:00	2.24	9.4	東北東
11:00	2.31	9.4	東北東

	<p>「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。1/3最大波ともいう。</p> <p>ひたちなか市には、1月30日04時41分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
その他の事項	<p>常陸那珂港の東防波堤南端から南南東方約600mまでの間において、防波堤の延長工事が予定され、本事故当時、東防波堤南端から約120mまでの間で延長工事が行われていた。</p> <p>本船の舷側上面から水面までの高さは、約0.9mであった。</p> <p>本船は、船長が船体中央部の右舷側に位置する操舵スタンドの後ろの操縦席に腰を掛けて操船しており、同位置からの船首方及び船尾方の見通しは良好であった。</p> <p>同乗者Cは、出発前に携帯電話で大洗港沖の波の状況を確認し、波高が約1.5mとの情報を得ていた。</p> <p>同乗者Dは、操縦席の左舷側にある助手席に腰を掛け、同乗者Cは、同乗者Dの前で船尾方を向いて座り、同乗者A、同乗者B及び同乗者Eは、操縦席及び助手席の後方に立っていた。</p> <p>本船は、燃料タンクの他に予備として船首船室の両舷に設置された長椅子の間に容量約20ℓの燃料缶約2本を積載していた。</p> <p>船長は、本事故前に体調不良を訴えたことはなかった。</p> <p>同乗者Cは、約4年前、船長が所有する船に1回乗った経験があり、本事故時、ほかの同乗者4人は、船長が操縦する本船に初めて乗船したので、船長の操船経験については詳しく知らなかった。</p> <p>船舶所有者は、本船を約2～3回船長に貸していて、船長から常陸那珂港で何度か釣りを行った経験があることを聞いていた。</p> <p>船長及び同乗者5人は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、常陸那珂港の磯崎漁港沖において、係留地に向けて南進中、左舷船尾方から波高約2～3mの波を受けたことから、多量の海水が打ち込むとともに右舷船首側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>船長は、転覆した際に船内に閉じ込められて海中に没し、溺水したものと考えられるが、溺水に至った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、本船が、常陸那珂港の磯崎漁港沖において、係留地に向けて南進中、左舷船尾方から波高約2～3mの波を受けたため、多量の海水が打ち込むとともに右舷船首側に転覆したことにより発生した</p>

	ものと考えられる。
<b>参考</b>	<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>・ 文献（小型船舶操縦士学科教本Ⅰ 平成15年財団法人日本船舶職員養成協会）によれば、追波が大きい場合、波と同じくらいの速力を保って、船尾からの碎け波を受けないよう、波の斜面の後ろ側の位置にとどまるようにすること。</li> <li>・ 船に乗る場合は、天気予報を必ず確認すること。</li> <li>・ 気象及び海象情報、船舶の堪航性を考慮し、出発の可否を適切に判断すること。</li> <li>・ 航行中、荒天が予想されるときは、早めに避難すること。</li> <li>・ 防水型の携帯電話を携行することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

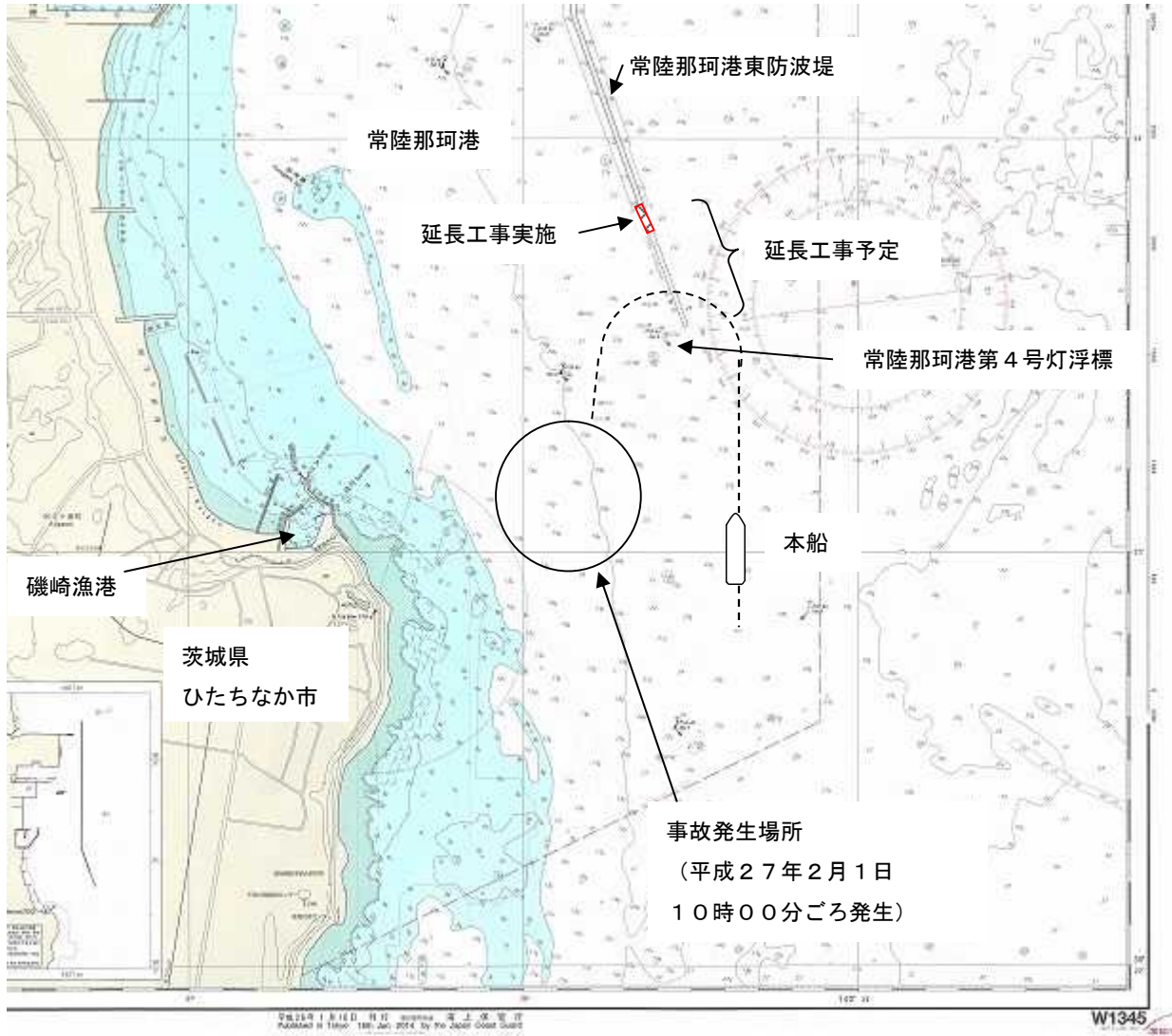


写真1 左舷



写真2 船内



写真3 操縦席及び助手席