

## 船舶事故調査報告書

平成27年12月17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	同乗者死亡																						
発生日時	平成27年7月26日 13時00分ごろ																						
発生場所	神奈川県平塚市相模川河口付近 茅ヶ崎港南防波堤灯台から真方位268° 1.6海里付近 (概位 北緯35° 18.8′ 東経139° 22.1′)																						
事故の概要	プレジャーボート <sup>ゆうこう</sup> 友光丸は、北北西進中、同乗者1人が落水し、死亡した。																						
事故調査の経過	平成27年7月27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	プレジャーボート 友光丸、5トン未満 242-14475神奈川、個人所有 6.58m×2.37m×1.41m、FRP ガソリン機関、103.00kW、平成元年12月																						
乗組員等に関する情報	船長 男性 53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16年9月15日 免許証交付日 平成26年8月4日 (平成31年9月14日まで有効) 同乗者A 男性 54歳																						
死傷者等	死亡 1人（同乗者A）																						
損傷	なし																						
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約5.0m/s、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、水温 約25℃ 平塚沖波浪等観測塔における7月26日12時00分～14時00分までの観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>日付</th> <th>時刻</th> <th>有義波 波高(cm)</th> <th>有義波 周期(s)</th> <th>流速 (cm/s)</th> <th>波向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">26日</td> <td>12:00</td> <td>98.8</td> <td>11.8</td> <td>2.3</td> <td>北西</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>112.4</td> <td>12.2</td> <td>1.9</td> <td>東南東</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>133.9</td> <td>12.7</td> <td>2.4</td> <td>東</td> </tr> </tbody> </table>	日付	時刻	有義波 波高(cm)	有義波 周期(s)	流速 (cm/s)	波向	26日	12:00	98.8	11.8	2.3	北西	13:00	112.4	12.2	1.9	東南東	14:00	133.9	12.7	2.4	東
日付	時刻	有義波 波高(cm)	有義波 周期(s)	流速 (cm/s)	波向																		
26日	12:00	98.8	11.8	2.3	北西																		
	13:00	112.4	12.2	1.9	東南東																		
	14:00	133.9	12.7	2.4	東																		
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び																						

	<p>「同乗者B」という。)を乗せ、相模湾での釣りを終え、相模川河口南方を同川左岸のマリーナに向け、約20ノット(kn)の対地速力で北進した。</p> <p>本船は、相模川河口付近において、船長が、釣り場に向かった06時ごろよりもうねりの波高が高くなっていたのを認め、約12～13knに減速して北北西進していたところ、左舷方から波高約2mの波を受けて船体が右舷側に傾斜し、平成27年7月26日13時00分ごろ、船尾甲板に出ていた同乗者Aが船尾部の右舷ブルワークを越えて落水した。</p> <p>船長は、同乗者Aと共に船尾甲板に出ていた同乗者Bから同乗者Aが落水したことを聞き、船首を同乗者Aの方へ向けたが、波が高くて近づけず、そのうち同乗者Aが波間に入って見えなくなり、付近を航行中の巡視艇に接近して救助を要請した。</p> <p>同乗者Aは、漂流しているところを捜索中の海上保安庁のヘリコプターによって発見され、13時30分ごろ警備救難艇に救助され、ドクターヘリで病院に搬送されたが、14時46分に死亡が確認され、死因は、溺水の吸引と検案された。</p> <p>本船は、同乗者Aが救助された後、平塚市平塚漁港に入港した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船船尾部の両舷ブルワーク上面は、海面からの高さが約1m、船尾甲板からの高さが約0.65mであった。</p> <p>平塚市役所が発行する「海・浜・川のルールブック」には、本事故発生場所付近の水域について、次のとおり記載されている。</p> <p>相模川河口は、高波が立ちやすく、出口付近に浅瀬があり常に東西に移動しています。また、堆砂によって水路幅は狭められ、水深も浅くなりやすいため水路が一定しません。</p> <p>船長は、ふだん、相模川河口付近でうねりの波高が高くなることがあるので、うねりの波頂間に入るように速力を調整しながら北進していたが、本事故時、相模川河口南方にブイ約3個が浮いていたので、それらを避けて北北西進していた。</p> <p>同乗者Bは、本船が右舷側に傾斜した際、操舵室船尾側の出入口付近の船尾甲板に立ち、操舵室上部のステンレス製パイプや操舵室の左舷側に掴まって身体を支え、倒れないようにしていたところ、同乗者Aが移動して来て背面を右舷のブルワークに付けた状態で後転して海面に落下するのを目撃したが、傾斜する前に、同乗者Aがどのような体勢をとっていたかを見ていなかった。</p> <p>同乗者Aは、本船の所有者であったが、小型船舶操縦免許証を取得していなかったため、船長に操船を依頼していた。</p> <p>船長は、本船には同乗者Aと一緒に30～40回程度乗っていた。 船長、同乗者A及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 なし あり</p> <p>同乗者Aの死因は、溺水の吸引であった。</p> <p>本船は、相模川河口付近を北北西進中、左舷方から波高約2mの波を受けて右舷側に傾斜した際、同乗者Aが右舷側のブルワークを越えて落水したものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>同乗者Aは、落水して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>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、相模川河口付近を北北西進中、左舷方から波高約2mの波を受けて右舷側に傾斜した際、同乗者Aが右舷側のブルワークを越えて落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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> <li>・うねりや波により船が動揺する場合、船長は、ハンドレールや舷縁につかまるなどして、安定した体勢を取るよう同乗者に注意すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

