

船舶事故調査報告書

令和元年 11月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 佐藤 雄二（部会長）

委 員 田村 兼吉

委 員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成31年2月16日 06時30分～10時39分ごろの間）
発生場所	不明（茨城県ひたちなか市那珂湊漁港北東方沖）
事故の概要	漁船大内丸は、漂流中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	平成31年3月5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	漁船 大内丸、0.9トン IG3-6708（漁船登録番号）、個人所有 6.42m (Lr) × 1.65m × 0.77m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、40.50kW（合計）、不詳 第231-11696号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 82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 昭和54年2月9日 免許証交付日 平成26年8月25日 （令和2年1月5日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、気温 約11℃ 海象：海上 平穏、水温 約14℃
事故の経過	本船は、船長が、平成31年2月16日06時30分ごろ那珂湊漁港で僚船の船長により目撃された後、1人で乗り組み、ひらめ引き釣り漁の目的で同漁港を出港した。 船長は、10時39分ごろ、那珂湊漁港北東方沖を航行中のヨットの船長により、救命胴衣を着用し、海面に顔が没した状態で漂流しているところを発見され、その後、ヨットの船長から通報を受けた海上保安庁の巡視船により救助された。 船長は、海上保安庁へ搬送された後、医師により死亡が確認され、その後、司法解剖の結果、溺死と検案された。

	<p>本船は、13時33分ごろ、海上保安庁のヘリコプタにより、那珂湊漁港北東方沖を無人で漂流しているところを発見され、漁業協同組合所属の僚船により同漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船で30年以上のひらめ引き釣り漁の経験があり、本事故当時、ふだんの様子と変わりなく、健康状態も良好に見えた。</p> <p>船長は、発見時、カッパの上下、防寒着、国土交通省の型式承認を受けた自動膨張型の小型船舶用救命胴衣等を着用し、長靴を履いており、同救命胴衣が膨張した状態であったが、顔が海面下に没した状態で浮いていた。</p> <p>船長が所持していた携帯電話は、防水ではなく、本事故時、船長の衣服のポケットに入っていた。</p> <p>本船は、発見時、船外機2基のうち、右舷機が停止、左舷機が中立運転の状態^{まわ}で漂流しており、釣り竿1本が右舷方に振り出され、道糸などの漁具は投入されておらず、また、船体には、衝突痕などの損傷はなかった。(写真1参照)</p> <div data-bbox="563 945 1449 1444" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船発見時の状況 (イメージ)</p> <p>本船は、船首から船体中央付近において、甲板から舷縁までの高さが約0.3～0.5mであり、また、海面から舷縁までの高さが約0.4～0.6mであった。</p> <p>本船には、海面から船上に上がる際に使用する梯子^{はしご}などはなかった。</p> <p>船長の家族によれば、船長は、ふだん、ひらめ引き釣り漁を行う際、漁場で本船を停止し、両舷に釣り竿を振り出した後、漁具を投入する前に持参したパンなどを食べるが、本事故後、本船のクーラーボックスの中にコンビニエンスストアで購入したパン、おにぎり等が封を切られていない状態で残っていた。</p> <p>「訓練手引書第27版 (SOLAS TRAINING MANUAL、国土交通省海事</p>

	<p>局船員政策課監修、平成27年8月船員災害防止協会発行)」によれば、通常衣服着用時、海水温度10～15℃における推定生存可能時間は、個人差があるが、6時間以下である。</p> <p>「ローイング安全マニュアル2015年版（平成27年3月公益社団法人日本ボート協会発行）」によれば、水温15℃以下では、おおむね1～2時間程度で衰弱して意識不明になる危険があり、また、冷水中での運動は、体力の消耗が激しいだけでなく、体温で温まった衣服内の水と周囲の冷水との交換を早め、体熱を急速に奪われるので、激しい動きを避け、できるだけ安静にしておく必要がある。</p> <p>僚船の船長によれば、同船長は、以前、漁船から落水したことがあり、海面から船舶の舷縁に手が届いたが、自力で船上に這い上がるには、かなりの力を要し、容易ではなかったため、本船の船長も、本船から落水した際、停止している本船の船上に上がることができなかったのではないかと思った。</p> <p>別の僚船の船長によれば、同船長は、ふだん、素潜りをする場合、海面から船上に上がることができないので、梯子の代わりにロープの両端を舷側2か所に結びつけて海面下に同ロープを垂らしておき、同ロープの懸垂部に足をかけ、容易に船上に上げられるようにしているとのことであった。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>本船は、06時30分ごろ那珂湊漁港で目撃された後、船長が、10時39分ごろ、那珂湊漁港北東方沖で漂流しているところを発見されたことから、この間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が、右舷の釣り竿のみが振り出され、漁具が投入されていない状態で漂流していたこと、及び船長が衣類、救命胴衣等を着用した状態であったことから、ひらめ引き釣り漁の準備作業をしながら漂泊中に落水し、船上に這い上がることができず、冷水下で体力を消耗し、衰弱して意識不明となり、海水を吸い込んで溺死した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が死亡したことから、それらの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、那珂湊漁港北東方沖において、漂泊中、船長が落水して溺死したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等による被害の軽減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"> ・乗船中は、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を携帯することが望ましい。

	<ul style="list-style-type: none">・落水時に船上に上がるのを補助することができる縄梯子等を備え、漂泊中などに設置することが望ましい。・落水時に船上に上がることができない場合、激しい動きを避け、できるだけ安静にして救助を待つことが望ましい。
--	---

付図1 事故発生場所概略図

