

船舶事故調査報告書

令和3年6月30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	同乗者負傷
発生日時	令和3年2月14日 10時30分ごろ
発生場所	香川県小豆島町金ヶ崎南南西方沖 福田港北1号防波堤灯台から真方位070° 1,440m付近 （概位 北緯34° 32.9′ 東経134° 21.8′）
事故の概要	プレジャーボートちはる丸は、南南東進中、他船の航走波を受けて船体が上下に動揺して船首が持ち上がり、同乗者の身体が宙に浮いた後に落下し、臀部を甲板上に打ち付けて負傷した。
事故調査の経過	令和3年2月24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 ちはる丸、5トン未満 270-37624岡山、個人所有 6.19m (Lr) × 2.28m × 0.99m、FRP ディーゼル機関、88.30kW、平成4年7月
乗組員等に関する情報	船長 49歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年7月11日 免許証交付日 令和元年7月11日 （令和6年7月10日まで有効） 同乗者A 52歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか友人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、釣りをを行う目的で、岡山県備前市片上港の係留場所を出港し、金ヶ崎南西方沖の釣り場に到着して釣りを行った後、釣り場を移動することとし、令和3年2月14日10時28分ごろ小豆島町小島東方沖に向けて出発した。 本船は、船長が操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者Aが前部甲板船首部付近で手すりを左手で握って後方を向いた姿勢で腰を掛

け、同乗者Bが後部甲板中央部付近で左舷方を向いた姿勢で腰を掛け、約15ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵により南南東進していた。(図1参照)

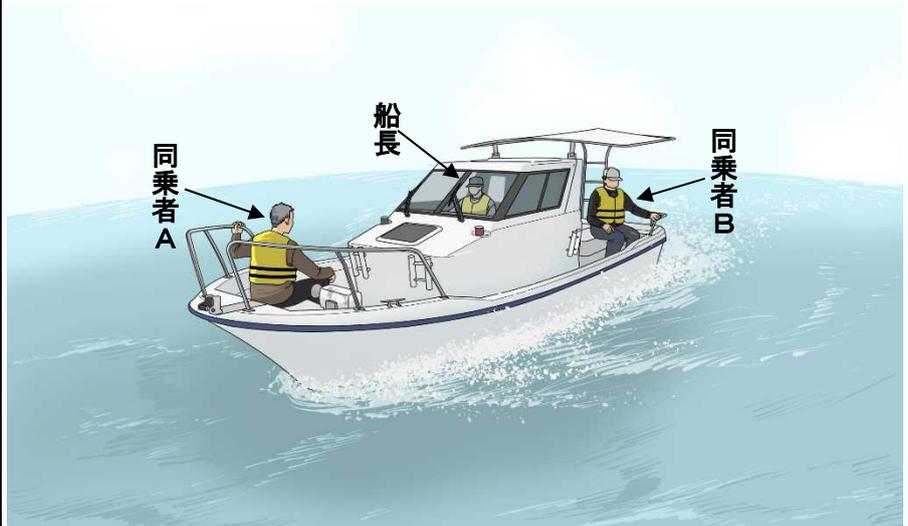


図1 本船乗船者の配置(イメージ)

船長は、小島北北東方沖に達した頃、右舷船首方に緩やかに左転しながら航行してくるプレジャーボート(以下「本件プレジャーボート」という。)を視認し、左舷対左舷で通過していくと思った。

船長は、本件プレジャーボートが本船の左舷側を通過した後、正船首方から本件プレジャーボートの航走波が接近してくるのを認め、主機のクラッチレバーを中立の位置として減速した。

同乗者Aは、本船の速力が約7~8knとなったとき、本件プレジャーボートの航走波を受けて船体が上下に揺れ、10時30分ごろ身体が宙に浮いて落下し、甲板上で臀部を打ち付けた。

船長は、同乗者Aが前部甲板上で横になっているのを認め、停船して様子を聞いたところ、腰が痛くて動けないとのことだったので、小豆島町福田港に向かった。

船長は、福田港に到着後、10時43分ごろ119番通報を行った。

同乗者Aは、救急車で小豆島町内の病院に搬送されて診察を受けた後、備前市内の別の病院に転院し、第3腰椎圧迫骨折と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長は、令和2年10月ごろ本船を購入し、月平均で約3回釣りに出掛けており、本船で金ヶ崎付近の釣り場に出掛けるのは3~4回目であった。

船長は、これまでに船首方から他船の航走波を受けて船体が上下に動揺して船首が持ち上がったことがなく、近場の移動なので同乗者を操舵室内に移動させなくても大丈夫と思い、同乗者Aを前部甲板船首部付近に着座させたままにしていた。

	<p>同乗者Aは、これまでに本船以外のプレジャーボートに同乗して備前市周辺の釣り場に行ったことはあったものの、本船に同乗するのは初めてであった。</p> <p>同乗者Aは、船酔い状態であったことと後方を向いていたこととで、本件プレジャーボートの航走波が接近してくる状況に気付いていなかった。</p> <p>船長は、本件プレジャーボートの航走波を認めたものの、本船の速力を減じれば船体が上下に動揺して船首が持ち上がると思わず、同乗者に対して注意喚起を行わなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、金ヶ埼南南西方沖を南南東進中、船長が、本件プレジャーボートの航走波を認めた際、主機のクラッチレバーを中立の位置として減速したものの、同じ針路で航行を続けたことから、正船首方から航走波を受けて船体が大きく上下に動揺して船首が持ち上がり、前部甲板に着座していた同乗者Aの身体が宙に浮いた後に落下し、臀部を甲板上に強く打ち付けたことにより負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでに船首方から航走波を受けて船体が上下に動揺して船首が持ち上がったことがなく、近場の移動なので同乗者を操舵室内に移動させなくても大丈夫と思ったことから、同乗者Aを前部甲板船首部付近に着座させたままにしていたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件プレジャーボートの航走波を認めたものの、本船の速力を減じれば船体が上下に動揺して船首が持ち上がると思わなかったことから、同乗者に対して注意喚起を行わなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が金ヶ埼南南西方沖を南南東進中、船長が、本件プレジャーボートの航走波を認めた際、主機のクラッチレバーを中立の位置として減速したものの、同じ針路で航行を続けたため、正船首方から航走波を受けて船体が大きく上下に動揺して船首が持ち上がり、前部甲板に着座していた同乗者Aの身体が宙に浮いた後に落下し、臀部を甲板上に強く打ち付け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"> ・船長は、航走波を船首方から正対して受けることなく、波の影響で船体が大きく上下に動揺しない針路に変更すること。 ・船長は、航走波の影響による船体が上下動で、身体が浮き上がりにくい船体の重心に近い場所（船体中央より後方）に同乗者を着座させておくこと。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、他船の航走波が接近して船体が動揺しそうな状況となった際、同乗者に対して船体が動揺する旨の注意喚起を行うこと。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

