

近年のダイビング船による事故の概要

近年のダイビング船による事故の概要①

- 運輸安全委員会が公表する船舶事故調査報告書を元に集計したところ、2008年から2023年までの15年間に於いて、ダイビング船による事故の発生件数は38件であった。
- 事故の発生地は沖縄県が34件で、全体の約9割(89.4%)を占めている。

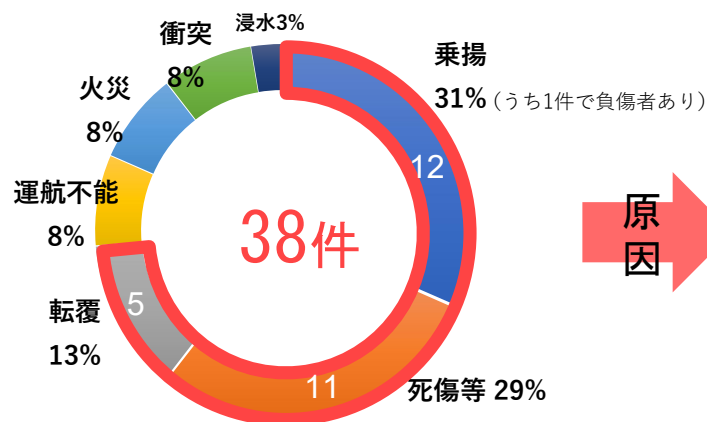
ダイビング船による事故の発生地

県	市町村	島名	発生件数	死者数	負傷者数
沖縄県	石垣市	石垣島等	7	34	1
	竹富町	竹富島等	5		2
	座間味村	座間味島等	5		1
	恩納村		5		3
	渡嘉敷村	渡嘉敷島等	4		3
	宮古島市	伊良部島等	2		
	与那国町	与那国島	1		2
	久米島町	久米島	1		
	伊江村	伊江島	1		
	読谷村		1		
	名護市		1		
	宜野湾市		1		
鹿児島県	十島村	中之島	1	2	10
	与論町	与論島	1		
高知県	宿毛市	姫島	1	1	
山形県	酒田市	飛島	1		
計			38	2	23

近年のダイビング船による事故の概要①

- 38件のダイビング船事故のうち、事故の種類は「乗揚」が一番多く、死傷者を伴う事故は全体の約3割(12件)(うち死亡事故2件)。 ※事故種類のうち「死傷等」は、船舶の損傷を伴わない死傷事故が計上されており、他の種類の事故においても死傷者を伴う場合がある。

ダイビング船事故の種類別割合



(2008年以降に公表された運輸安全委員会事故調査報告書を元に海事局作成)

事故種類	原因(例)
乗揚	・ 錨索を外して後進した際、索がプロペラに絡まり主機が停止し、風波で圧流された。 ・ 船長が船位の確認を行わなかったため、風波により圧流されていることに気付かなかった。 ・ <u>ダイビングポイントを変更する際、係留索を放す前にリーフから離れる操船を適切に行わなかった。</u>
死傷等	・ 船体が上下に動揺した際に旅客が浮き上がって甲板上に落下した。 ・ 潜水を開始させた際、回転していたプロペラ翼が旅客に接触した。 ・ <u>船長が船の周囲でダイビングを行っている者の確認せずに航行を開始したところ、プロペラ翼が他船ダイバーに接触した。</u>
転覆	・ 波浪により船内に海水が流入した際、船尾部を下げて排水しようとしたところ、船尾部が沈下して船外機が海水に浸かり停止、更に海水が船内に流入し転覆した。

ダイビング船菊川丸Ⅲ乗揚事故

※下線は、ダイビング船特有と考えられるもの

発生日時：2022年12月3日

発生場所：沖縄県恩納村真栄田岬東岸

概要：本船は、無人の状態で錨泊中、強風を受けて錨索が切れ、さんご礁に乗り揚げた。

ダイビング船スタイル乗組員死亡事故

発生日時：2009年11月16日

発生場所：沖縄県座間味村安護の浦港

概要：本船は、船長1人が乗組み、インストラクター5人、ダイビング客7人が乗船。

ダイビングポイントにて錨泊作業中、船長が両舷の機関のクラッチレバーを中立にするのを忘れたため、本船が後進している中、インストラクター1人が錨を海底に固定するため左舷船尾から海中に飛び込んだところ、回転中のプロペラ翼に接触し、左上肢を切断。その後病院で死亡が確認された。

事故の概要

発生日時：令和5年8月16日 12時42分ごろ

発生場所：沖縄県宮古島市下地島北西方

概要：本船は、船長1人が乗り組み、ダイビング客12人及びインストラクター7人を乗せて航行中、浸水して転覆した。（死傷者なし）



本船（4.8ト、最大搭載人員24人）

事故の原因

本船は、開口部の広い船尾部（オープントランサム【写真1】）となっており、錨泊していたところ、波が打ち込んだ。更に船尾が下降した状態で航行し、浸水が進み、転覆した。

船体

- ▶ 船尾部の仕切り板【写真2】が取り外され、また重量のある潜水器材を積載していたことで、船尾部が沈みやすい状態であった。
- ▶ 油圧配管の修理後に貫通部等を塞がずに開いたままの状態であった。

船長

- ▶ 気象・海象が悪化する前に避難するなどの判断ができなかった。



写真1 本船の船尾部の構造



写真2 仕切り板の取り付け

※ 仕切り板の取り外し変更への対応

本変更は船舶安全法施行規則において臨時検査の対象であるが、船舶所有者からの申し出がなく、検査(JCI)における指摘もなかった。

※ 関係行政機関等の関与

ダイビング船は海上運送法の適用外である。関係行政機関等からダイビング船への指導等が不十分であった。

運輸安全委員会が必要と考える再発防止策

ダイビング船の関係者は、下記の取り組みを行う必要がある。

このためダイビング船関係団体及び関係行政機関等に報告書及び安全啓発資料を送付する。

運輸安全委員会として
報告書公表と同時に
安全啓発資料を発行



船長

- ▶ 本船の構造（波の打ち込みやすさ等）や排水能力を理解し、浸水を認めた場合は、直ちに必要な応急措置を行うこと。
- ▶ 天候の悪化を察知した場合は、速やかにダイビングを中止し、避難を開始すること。

船舶所有者

- ▶ 船尾構造の変更等を行う場合、臨時検査等を受検するとともに、潜水器材の積載等により沈みやすくなる場合は復原性の確保に注意すること。
- ▶ 他区画への貫通部等を塞ぎ、海水等の浸入の拡大を防止すること。

ダイビング船の運航に係る事業者

- ▶ 運航基準（波高や風速等）を文書などで明確に定めること。

※ 検査の実効性の確保

- ▶ JCIは構造変更等の申し出がない場合でも、適切な指摘や助言を行い、船体の外観検査等の実効性を高めること。

※ 関係行政機関等の取組

- ▶ ダイビング船の運航実態の把握に努め、取組の現状を検証し、安全管理・指導等を実施すること。

- ・ダイビング船は、多数の乗客を乗せて運航している。一方、運航管理が不十分な点が見受けられ、安全確保のための取組を改善する必要がある。
- ・関係行政機関等は、ダイビング船の安全管理・指導等に取り組む必要がある。