

船舶事故調査報告書

平成25年10月31日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

| | |
|--|---|
| 事故種類 | 乗客負傷 |
| 発生日時 | 平成24年9月25日（火） 15時20分ごろ |
| 発生場所 | 沖縄県座間味村座間味島東方沖 座間味村所在の牛ノ島灯台から真方位058° 1.6海里付近 （概位 北緯26° 14.5′ 東経127° 21.6′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年1月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 | ダイビング船 ラッキー、19トン 243-36466 沖縄、株式会社シーサー（A社） 14.86m (Lr) × 4.23m × 1.72m、FRP ディーゼル機関2基、1,080.00kW（合計）、平成16年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 30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20年3月7日 免許証交付日 平成20年3月7日 （平成25年3月6日まで有効） 乗客A 女性 56歳 |
| 死傷者等 | 重傷 1人（乗客A） |
| 損傷 | なし |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、乗客Aほかインストラクターを含む41人を乗せ、座間味島のダイビングポイントでのダイビングを終了したのち、沖縄県那覇港に向けて速力（対地速力、以下同じ。）約22ノット（kn）で帰航を開始した。 キャビンは、操舵室の真下に位置し、左右舷側と中央部に座席が設けられ、帰航開始後、右舷側座席に乗客A、左舷側座席に乗客2人、中央座席に乗客1人が座っており、他の乗客は、船尾側のデッキにいた。 乗客Aは、右舷側座席に左舷側を向いて座っていたところ、本船のインストラクターから、船首側の座席は縦に大きく揺れるので、船尾側に移るように指示されたが、キャビンの周囲には手摺りがなく、移動することに危険を感じたので、移動しなかった。 |

| | |
|--------|--|
| | <p>本船は座間味島東方沖を航行中、船長が、予定進路の海域では波が比較的高いことを知っており、速力約8knで北東進中、大きい波に遭遇して減速したが、船体が縦に激しく動揺し、平成24年9月25日15時20分ごろ、乗客Aが、跳ね上げられて座席で腰を打って負傷した。</p> <p>船長は、本船が那覇港に入港したのち、立ち上がれなくなった乗客Aの様子を見て乗客Aの負傷を知り、乗客Aは、他の乗客が要請した救急車で病院に搬送され、第一腰椎破裂骨折と診断された。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 4</p> <p>海象：波高 約2～3m</p> <p>座間味村、^{とかしき}渡嘉敷村を含む^{けらま}慶良間諸島には、9月25日09時56分に波浪注意報（有義波高が2.5m以上）が発表されていた。</p> |
| その他の事項 | <p>A社は、所有するホエールウォッチング船に係る安全管理規程をダイビング船でも使用しており、同規程の運航基準によれば、那覇港における発航中止の基準は波高2.0m以上であり、また、発航前、航行中に波高3m以上に達するおそれのあると認めるときは発航を中止することになっていた。</p> <p>船長は、座間味村及び渡嘉敷村に波浪注意報が出されており、波高が2.5m以上であることを知っていた。</p> <p>乗客Aが座っていた座席には、手摺り及び座席ベルトはなかった。</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・海象の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は座間味島東方沖を速力約8knで北東進中、船長が約2～3mの波に遭遇して減速したが、船体が縦に動揺したことから、乗客Aが跳ね上げられて座席で腰を打って負傷したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が座間味島東方沖を速力約8knで北東進中、船長が約2～3mの波に遭遇して減速したが、船体が縦に動揺したため、乗客Aが跳ね上げられて座席で腰を打ったことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <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"> ・発航前に乗客を比較的船体動揺の影響が小さい後方座席へ誘導すること。 |