

## 船舶事故調査報告書

平成27年1月15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	乗船者負傷
発生日時	平成26年5月31日（土） 18時43分ごろ
発生場所	福山港 広島県福山市所在の船舶信号所から真方位293° 1,600m付近 （概位 北緯34° 27.0′ 東経133° 25.6′）
事故調査の経過	平成26年7月8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。
<b>事実情報</b> 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 SUN・SIMAI、5トン未満 291-35087広島、個人所有 7.42m (Lr) × 2.40m × 0.70m、FRP ディーゼル機関、125kW、平成7年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57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18年3月31日 免許証交付日 平成23年2月7日 （平成28年3月30日まで有効） 同乗者A 男性 74歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか知人6人を乗せ、福山港にある製鉄所南岸壁北西端付近を約24.6ノット（kn）の対地速力で南東進中、船長が船首方約1,200mにタグボートを初認し、約400mの所に接近した頃、タグボートが本船の右舷側を通過する態勢であることに気付いた。 船長は、タグボートの航走波（発散波）（以下「本件航走波」という。）に約20mまで接近したら減速した上で本件航走波と約30°の角度で乗り切るつもりで、操舵室にいた同乗者と話をしていたところ、本件航走波が右舷船首約60° 約10mに迫っていることに気付き、右舵を取った。 本船は、本件航走波をほぼ直角に同じ速力のまま乗り切る態勢と

	<p>なり、平成26年5月31日18時43分ごろ、船体が大きく上下に動揺し、船首甲板に後ろ向きで座っていた同乗者Aが船首部に設置されていたウインチに背中を打ち付けた。</p> <p>同乗者Aは、その後、福山市鞆の花火大会を見物して帰港した後、腰の痛みが強まったので受診して約1か月の加療を要する第11胸椎椎体骨折と診断された。</p> <p>(写真1 本船の状況、写真2 代理人による同乗者Aの乗船状況参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日没時刻：19時13分ごろ</p>
その他の事項	<p>船長は、本事故発生直前まで同乗者との話に気を取られていたもので、気が動転し、同乗者に対して注意喚起を行うことや速力を減ずることができなかった。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、福山港において、約24.6knの対地速力で南東進中、船長が、本件航走波を乗り切る際、同乗者に対して注意喚起をせず、また、減速しなかったことから、船体が上下に動揺し、同乗者Aがウインチに背中を打ち付けて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件航走波に約20mまで接近したら減速した上で本件航走波と約30°の角度で乗り切るつもりでいたが、同乗者との話に気を取られ、本件航走波が約10mに迫って気付いたことから、気が動転し、同乗者に注意喚起することも減速することもできなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、福山港において、約24.6knの対地速力で南東進中、船長が、本件航走波を乗り切る際、同乗者に対して注意喚起をせず、また、減速しなかったため、船体が上下に動揺し、同乗者Aがウインチに背中を打ち付けて負傷したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・他船の航走波を乗り切る際には、同乗者に対し、姿勢を低くして固定物につかまるように指示するなどの注意喚起を行うとともに、速力を減じること。</li> </ul>

写真1 本船の状況



ウインチ

写真2 代理人による同乗者Aの乗船状況



同乗者A ウインチ