

## 船舶事故調査報告書

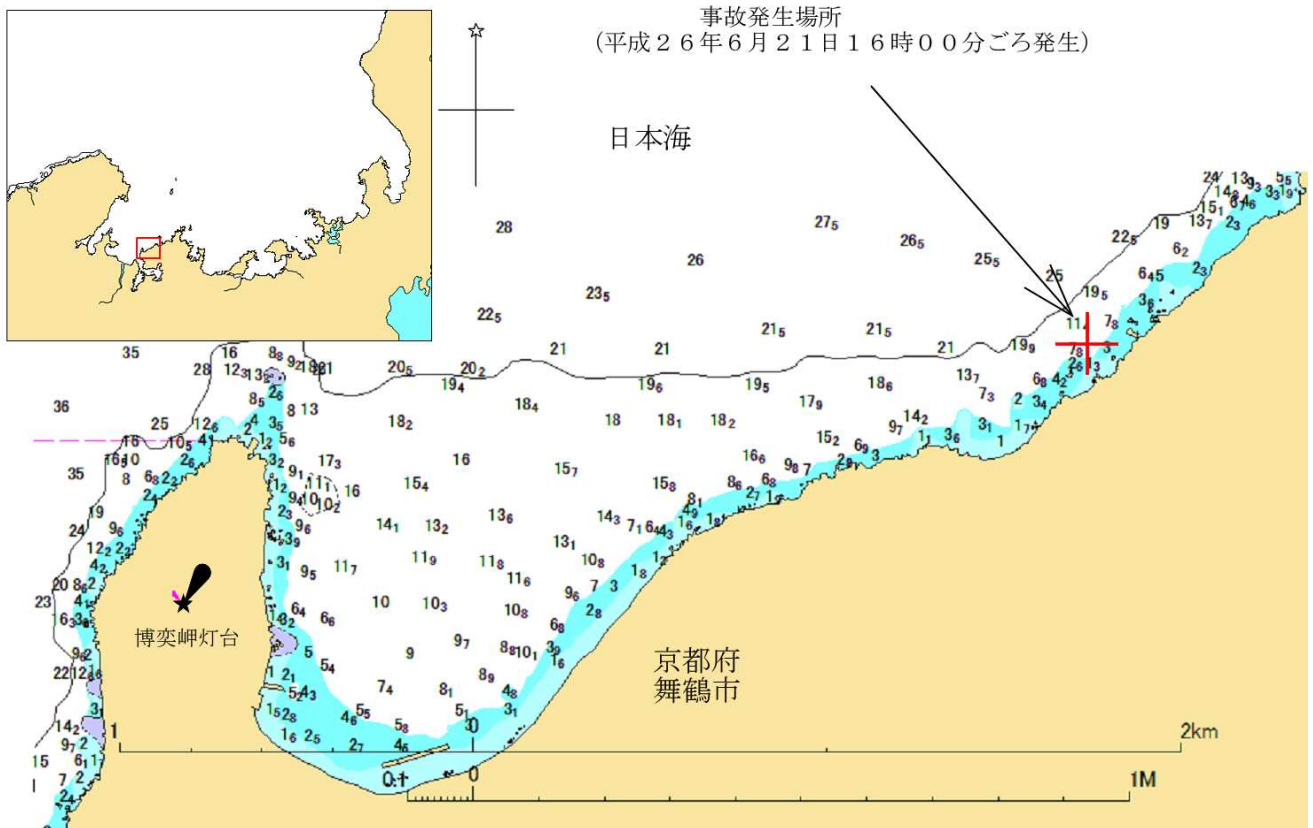
平成27年6月4日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	同乗者負傷
発生日時	平成26年6月21日 16時00分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市博奕岬東北東方沖 博奕岬灯台から真方位074° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯35°33.25′ 東経135°22.17′）
事故調査の経過	平成26年12月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 Bay Blue YF-24IV、2.6トン 251-21365 京都、三井住友ファイナンス&リース株式会社 7.20m×2.42m×0.99m、FRP ガソリン機関、110.33kW、平成25年12月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 55歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年5月20日 免許証交付日 平成25年5月20日 （平成30年5月19日まで有効） 同乗者A 男性 46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Aが1人で乗り組み、同乗者Aほか4人を乗せ、博奕岬東北東方沖の水深約10mのところ、錨を投入して錨索を約30m伸ばし、船首を北東方に向けて釣りを行っていたところ、同乗者の1人が左舷方約50mのところ、小魚の群れを認めたので、釣り場を北方約70m付近に移動することにした。 船長Aは、平成26年6月21日15時56分ごろ船首部に赴き、錨を揚錨機で巻き揚げた後、同乗者全員に発進する旨の声掛けを行いながら、操縦席に着いた。 船長Aは、本船の船首が風浪の影響で北西方を向いていたので、舵を中央とした状態で機関を始動させて中立とした後、同乗者全員が、発進に備え、安定した体勢をとっているものと思い、機関回転数毎分（rpm）約1,500に上げて前進を始めた。

	<p>同乗者Aは、本船がゆっくりとした速力で動き出したと感じたが、さおを収めるホルダーまで転ばずに移動できるものと思い、16時00分ごろ、船尾端付近の左舷側から中央部に向かって足を踏み出し、甲板上に置かれていたさおを踏むまいとして体のバランスを崩し、発進時の動揺で、船尾中央部に向かってよろけ、船外機の上部に左手をついた後、船尾方を向いた体勢で落水した。</p> <p>船長Aは、発進すると間もなく、ドンという音とともに、同乗者Aが落水した旨を他の同乗者が叫んだのを聞き、船尾方を振り向いたところ、船外機越しに同乗者Aが落水し、あおむけに浮いている状況を確認した。</p> <p>船長Aは、直ちに舵を右に切り、旋回して落水場所に戻り、機関を停止させて同乗者Aに接近し、右足を負傷した同乗者Aを右舷船尾部から抱え上げて甲板上に寝かせ、他の同乗者が止血等の処置を行った。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に118番通報を行い、事故の発生を伝えるとともに、救急車の要請を依頼し、帰航の途についた。</p> <p>同乗者Aは、16時20分ごろ本船がマリーナに帰航した後、救急車で病院に搬送され、右足関節開放性脱臼骨折及び右踵<sup>みぎしゆう</sup>骨骨折と診断され、約100日間入院し、全治約12か月と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 転落状況図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好、気温 約25℃</p> <p>海象：潮汐 ほぼ低潮時、波高 約0.5m、うねり 約1m、水温 約18℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、これまでに本船の同型船をレンタルで借り出し、本事故当時とほぼ同じ人数の同乗者を乗せ、釣りをを行うため4回出航した経験があった。</p> <p>船長Aは、操縦席に腰を掛けて発進する際、しゃがんだり、ハンドレールにつかまるなどしている同乗者の姿を見たので、同乗者全員が安定した体勢をとっているものと思っていた。</p> <p>本船の操縦性能は、全速力、半速力、微速力及び極微速力の各前進時における機関回転数及び速力は、それぞれ、約3,300rpmで32～33ノット(kn)、約3,000rpmで30kn、約2,400rpmで24kn、約1,500rpmで10kn、約1,000rpmで約5knであり、アイドリング状態が約700rpmであった。</p> <p>本船は、船尾甲板付近の船尾付近及び両舷側付近の舷縁の高さが、それぞれ甲板上約27cm及び67cm、船外機上部までが89cmであり、両舷舷縁上に、長さ約1.2m幅約15cmの手摺<sup>す</sup>りが設置されていた。</p> <p>同乗者Aは、本事故当日10時ごろから本事故時まで、ほぼ立った</p>

	<p>ままで釣りを行っていたので、脚に疲労を感じていたほか、やや波もあったので、動揺によって時折よろける状況であった。</p> <p>同乗者Aは、左足を曲げ、右足を伸ばした状態で落水したので、右足がプロペラに接触したと思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、博奕岬東北東方沖において、釣り場を移動する際、船長Aが、同乗者全員が安定した体勢をとっているものと思い、発進させたことから、甲板上の移動を始めた同乗者Aが、バランスを崩して船尾中央部から落水し、プロペラに右足が接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、しゃがんだり、ハンドレールにつかまるなどしている同乗者の姿を見たので、同乗者全員が安定した体勢をとっているものと思っていたものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、本船が発進した際、ゆっくりとした速力で動き出したと感じたが、さおを収めるホルダーまで転ばずに移動できるものと思い、足を踏み出し、移動を始めたものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、落水する際、左足を曲げ、右足を伸ばした状態で落水したので、右足がプロペラに接触した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、博奕岬東北東方沖において、釣り場を移動する際、船長Aが、同乗者全員が安定した体勢をとっているものと思い、発進させたため、甲板上の移動を始めた同乗者Aが、バランスを崩して船尾中央部から落水し、プロペラに右足が接触して負傷したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・船長は、発進させる際、船が動揺するので、同乗者全員が、腰を落としハンドレールや舷縁等につかまるなどして、安定した体勢となっていることを十分に確認すること。</li> <li>・同乗者は、船長の指示に従い、本船が発進する旨の声掛けを聞いた際には、体勢を整え、発進後の動揺に備えておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 転落状況図

