

船舶事故調査報告書

平成27年7月23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25年5月12日 10時00分ごろ
発生場所	鹿児島県奄美市名瀬港 名瀬港東防波堤灯台から真方位040° 370m付近 （概位 北緯28° 24.12′ 東経129° 30.33′）
事故調査の経過	平成25年6月11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	A 警戒船 大地、0.9トン KG3-36665（漁船登録番号）、個人所有 5.40m(Lr)×2.10m×1.00m、FRP ガソリン機関、44.10kW、平成9年1月16日 第295-38693号（船舶検査済票の番号） B 手漕ぎボート（船名なし）、総トン数なし なし、奄美市大熊町内会所有 全長約7m、木 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	船長A 男性 59歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年3月15日 免許証交付日 平成25年3月18日 （平成30年3月17日まで有効） 操船者A 男性 46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13年8月20日 免許証交付日 平成24年11月7日 （平成29年11月6日まで有効） 乗船者B ₂ 男性 30歳
死傷者等	重傷 1人（乗船者B ₂ ）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長A及び操船者Aが乗り組み、第7回舟こぎ祭で行われる手漕ぎボートレース（以下「本件レース」という。）のコース警戒

	<p>業務のため、奄美市^{だいくま}大熊漁港を発し、操船者Aが操船して待機場所に向けて航行した。</p> <p>操船者Aは、本件レースに参加予定のB船が、練習中に転覆し、乗船者8人が海に投げ出されたため、救助に向かい、転覆状態のB船に接近して船外機のリモコンレバーを中立とし、落水者を揚収するため操縦席から左舷側に移動した。</p> <p>操船者Aは、A船の左舷側につかまった乗船者B₁（児童）を引き揚げ、続いて乗船者B₂の揚収を試みたが、重くて引き揚げることができず、舷側よりも乾舷が低い船尾から揚収することとして乗船者B₂を船尾方に誘導した。</p> <p>船長Aは、乗船者B₂及び他の乗船者がA船の左舷側につかまり船体が左舷側に傾いたので、転覆の危険を感じ、バランスを取るつもりで、右舷船尾部に移動した。</p> <p>操船者Aは、船尾から乗船者B₂の揚収を試みたところ、船外機が後進側に動いていることに気付き、リモコンレバーの状態を確認しようと振り返ったところ、乗船者B₃（乗船者B₁の父親）が乗船していることに気付いた。</p> <p>乗船者B₂は、平成25年5月12日10時00分ごろ、回転するプロペラに接触した。</p> <p>乗船者B₂は、船長AらによりA船に引き揚げられた後、病院に搬送され、^{みぎそけいぶざそう}右鼠径部挫創及び^{みぎだいたいぶしとうきんざしやう}右大腿部四頭筋挫傷と診断され、約2か月間入院した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船の操縦経験に乏しかったので、操船者Aに操船を任せ、行き先などの指示のみをした。</p> <p>B船の乗船者は、転覆したB船の船体やA船の左舷側につかまっていた。</p> <p>乗船者B₂は、体重が約150kgであった。</p> <p>A船のリモコンレバーは、船体中央部の操縦スタンド右舷側に取り付けられ、中立位置を中心としてレバーを前後に動かしてクラッチとスロットルを同時に操作するもので、中立位置のロック機構がなかったが、購入する際、ロック機構の有無を選択できた。（写真1、2参照）</p>

	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真1 操縦スタンド 写真2 リモコンレバー</p> <p>別の手漕ぎボートに乗っていた医師が、A船に移乗して乗船者B₂の応急処置と救急車の手配を行った。</p> <p>船長A及び操船者Aは、救命胴衣を着用していたが、B船の乗船者は着用していなかった。</p> <p>本件レースの実施要項に、救命胴衣は各チームで用意することと定められていた。</p>
<p>分析</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 あり なし</p> <p>A船は、名瀬港内において、B船が転覆して落水した乗船者B₂を船尾から揚収中、リモコンレバーが後進に入っていたことから、乗船者B₂が回転するプロペラに接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>リモコンレバーが後進に入った状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、名瀬港内において、B船が転覆して落水した乗船者B₂を船尾から揚収中、リモコンレバーが後進に入っていたため、乗船者B₂が回転するプロペラに接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 落水者を船上に引き揚げる際は主機を停止すること。 ・ 主機操縦レバーの中立位置にロック機構があるものを選択することが望ましい。