

## 船舶事故調査報告書

平成28年1月21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27年8月22日 16時00分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第6区 高潮防波堤東信号所から真方位235°470m付近 (概位 北緯34°59.7′ 東経136°49.0′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>ソフィア</sup> SOPHIAは、南西進中、同乗者1人が落水し、本船のプロペラに接触して負傷した。
事故調査の経過	平成27年8月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取手続きを行った。
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	プレジャーボート SOPHIA、18トン 240-51038愛知、個人所有 14.17m (Lr) × 4.59m × 1.96m、FRP ディーゼル機関2基、1,206.2kW (合計)、平成12年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年6月21日 免許証交付日 平成25年6月21日 (平成30年6月20日まで有効) 同乗者A 女性 27歳
死傷者等	重傷 1人(同乗者A)
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、船長の知人及びその関係者等(以下「同乗者」という。)14人を乗せ、愛知県飛島村のマリーナ(以下「本件マリーナ」という。)から平成27年8月22日15時30分ごろ出航し、ウェイクサーフィン*1を行う予定の海域へ向かっていた。 本船は、フライングブリッジにおいて、船長が操船の指揮をとり、

\*1 「ウェイクサーフィン」とは、船が航走するときに発生する引き波を利用して行う波乗りのことをいう。

	<p>操縦免許を受有する乗組員の1人が操舵ハンドル及び機関を操作し、愛知県飛島村ポートアイランド南東方を速力約10ノットの対地速力で南西進していた。</p> <p>船長は、船首甲板にいた3人の同乗者がはしゃぐ様子を見て、危険なことをしないよう乗組員に注意させ、その様子を確認した後、この辺りならウェイクサーフィンを実施できると思い、停船しようと船尾方を確認して停船を指示した。</p> <p>船長は、ウェイクサーフィンを行う同乗者がサーフボードを持って船尾から海に入るのを見ていたが、船尾甲板で声がするので船尾方を確認したところ、16時00分ごろ、右舷船尾方約30mのところにいる同乗者Aを認めた。</p> <p>船長は、なぜ同乗者Aがそこにいるのか分からなかったが、同乗者Aの救助を求める声を聞き、本船の後方を追尾していた水上オートバイが同乗者Aを救助するのを認め、同乗者Aが負傷していることを知り、119番通報で救急車を要請した。</p> <p>本船は、同乗者Aを乗せて本件マリーナへ向かった。</p> <p>同乗者Aは、本件マリーナに到着後、救急車で病院へ搬送され、右大腿部挫裂創で右足を切断した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、知人の会社からの依頼を受け、乗組員と共に本船を運航していた。</p> <p>本船は、2基2軸船であり、両舷にそれぞれ4枚翼の固定ピッチプロペラを備えていた。</p> <p>本船の同乗者は、本事故当日の午前中に本船で航行した際、ウェイクサーフィンを行い、また、停船した状態で船尾から海に入って遊んでいた。</p> <p>同乗者Aは、船首甲板で同乗者の1人(以下「同乗者B」という。)と共にふざけあっていたところ、左舷船首より落水した。</p> <p>同乗者Bは、本事故の直前、乗組員からふざけて人を落としたりしないよう注意を受けていたが、本船は、クラッチを中立にして前進しきあしで航行していたのでプロペラの回転が止まっており、すぐに停船するので、人が落ちて大丈夫であると思っていた。</p> <p>船長及び操縦をしていた乗組員は、本事故時、停船するために船尾方の状況を確認しており、同乗者Aの落水に気付かなかった。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、ポートアイランドの南東方を南西進中、停船するためにク</p>

	<p>ラッチを中立とし、前進行きあしのある状況下、同乗者Aが左舷船首より落水したことから、空転しているプロペラに接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、船首甲板で同乗者Bとふざけあっていて落水したものと考えられるが、当人から情報を得られなかったので、負傷に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長及び操船をしていた乗組員は、本事故時、停船するために船尾方の状況を確認していて同乗者Aの落水に気付か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、ポートアイランドの南東方を南西進中、停船のためにクラッチを中立とし、前進行きあしのある状況下、同乗者Aが左舷船首より落水したため、空転してい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>
<b>参考</b>	<p>本事故後、船長は、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 甲板に出る乗船者には、救命胴衣を着用させる。</li> </ul> <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>・ 危険な行動を取らないよう、乗船者の行動に気を配ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

