

船舶事故調査報告書

平成28年4月28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	衝突（岸壁）
発生日時	平成27年10月31日 10時00分ごろ
発生場所	兵庫県明石市明石港内港泊地 明石港東外港南防波堤灯台から真方位357° 295m付近 （概位 北緯34° 38.7′ 東経134° 59.5′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ハルキクン} HARUKI KUNは、着岸する際、岸壁に衝突した。 HARUKI KUN は、船首部に亀裂等を生じ、また、岸壁のコンクリートの一部に欠損を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月13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。
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 HARUKI KUN、5トン未満 260-21794兵庫、個人所有 6.15m (Lr) × 2.25m × 1.14m、FRP ガソリン機関2基、90.50kW（合計）、昭和62年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年11月17日 免許証交付日 平成23年11月17日 （平成28年11月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に亀裂及び航海計器、船外機等に濡損 岸壁 コンクリートの一部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、播磨灘鹿ノ瀬で釣りを行った後、明石港の係留地に向けて帰途についた。 船長は、操縦席に腰を掛け、左手で舵輪を持ち、右手で主機遠隔操縦レバーを操作して手動操舵に当たり、約15km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で内港泊地に入り、右転しながら、着岸予定の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて、約8km/hの速力で接近し

	<p>た。</p> <p>船長は、いつもどおり、本件岸壁まで約10mの地点で、前進行きあしを止めるため、クラッチレバーを後進に入れ、スロットルレバーを少し上げたところ、本船が急加速し、平成27年10月31日10時00分ごろ、船首部が本件岸壁に衝突して乗り揚げた後、右舷側へ転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、海中に落水した後、それぞれ自力で岸壁に上がった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 船長の操船状況、写真2 主機遠隔操縦レバー、写真3 予備船外機遠隔操縦レバーの設置箇所(本事故当時)、写真4 操縦区画後部の状況(本事故後) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成23年11月に本船を購入し、操縦席右隣の主機遠隔操縦レバー(クラッチと速力調整の機能が一体となったシングルレバー型操作レバー)により操船を行っていた。</p> <p>船長は、平成26年1月、主機を換装するとともに予備船外機を搭載し、操縦席右前方に予備船外機用遠隔操縦レバーを取り付けた。</p> <p>船長は、本事故前の平成27年10月下旬、操縦区画後部で操船を行えるように、操縦席右隣の主機遠隔操縦レバーを予備船外機用とし、操縦席右前方に取り付けていた予備船外機用遠隔操縦レバーを操縦区画後部へ移設したうえ、新たに操縦席右前方に遠隔操縦レバーを取り付けて主機操縦用とし、操縦席と操縦区画後部の操縦レバーを連動するようにした。</p> <p>(図1参照)</p> <p>本船購入時の状況 平成26年1月の状況 平成27年10月下旬の状況</p> <p>船首方 ↑</p> <p>操縦席</p> <p>A 主機遠隔操縦レバー A 主機遠隔操縦レバー A、A' 主機遠隔操縦レバー</p> <p>B 予備船外機用遠隔操縦レバー B 予備船外機用遠隔操縦レバー B 予備船外機用遠隔操縦レバー</p> <p>A'</p> <p>図1 機器の配置状況図</p> <p>船長は、本船の操船経験が60回以上あり、本事故当日が、平成27年10月の機器の配置場所を交換してから2回目の着岸操船であった。</p> <p>船長は、本事故当日、操縦装置、機関等に不具合を感じていなかった。</p> <p>船長は、主機のクラッチレバーを後進に入れてスロットルレバーを上げたところ、急加速したので、本事故は、機関の偶発的な故障によるものだと本事故直後に思った。</p>

	<p>船長は、本事故後、操縦席右前方の主機のクラッチレバーが前進の位置にあることを確認し、海上保安官から操縦席右隣の予備船外機用遠隔操縦レバーが後進の位置にあったことを聞いた。</p> <p>船長は救命胴衣を着用しておらず、同乗者は救命胴衣を着用していた。</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</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、明石港において、本件岸壁の手前で行きあしを止める際、船長が、操作する主機のクラッチレバーを確認しなかったことから、主機のクラッチレバーを後進にするつもりで予備船外機用遠隔操縦レバーを操作し、主機のクラッチレバーが前進状態でスロットルレバーを上げ、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、主機の操縦レバーの配置場所と予備船外機用操縦レバーの配置場所を交換して2回目の着岸操船であったことから、無意識のうちに主機のクラッチレバーを後進にするつもりで配置場所交換後の予備船外機用遠隔操縦レバーを後進に入れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、明石港において、本件岸壁の手前で行きあしを止める際、船長が、操作する主機のクラッチレバーを確認しなかったため、主機のクラッチレバーを後進にするつもりで予備船外機用遠隔操縦レバーを操作し、主機のクラッチレバーが前進状態でスロットルレバーを上げ、本件岸壁に衝突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>船長は、本事故後、予備船外機遠隔操縦レバーを誤って操作することがないように、同レバーを操縦区画後部の主機遠隔操縦レバーの横へ移動する工事を行った。</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"> ・ 操縦装置等の配置換えを行った際は、操作に慣れるまで確認に心掛けること。 ・ 着岸時、余裕を持って機関操作を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

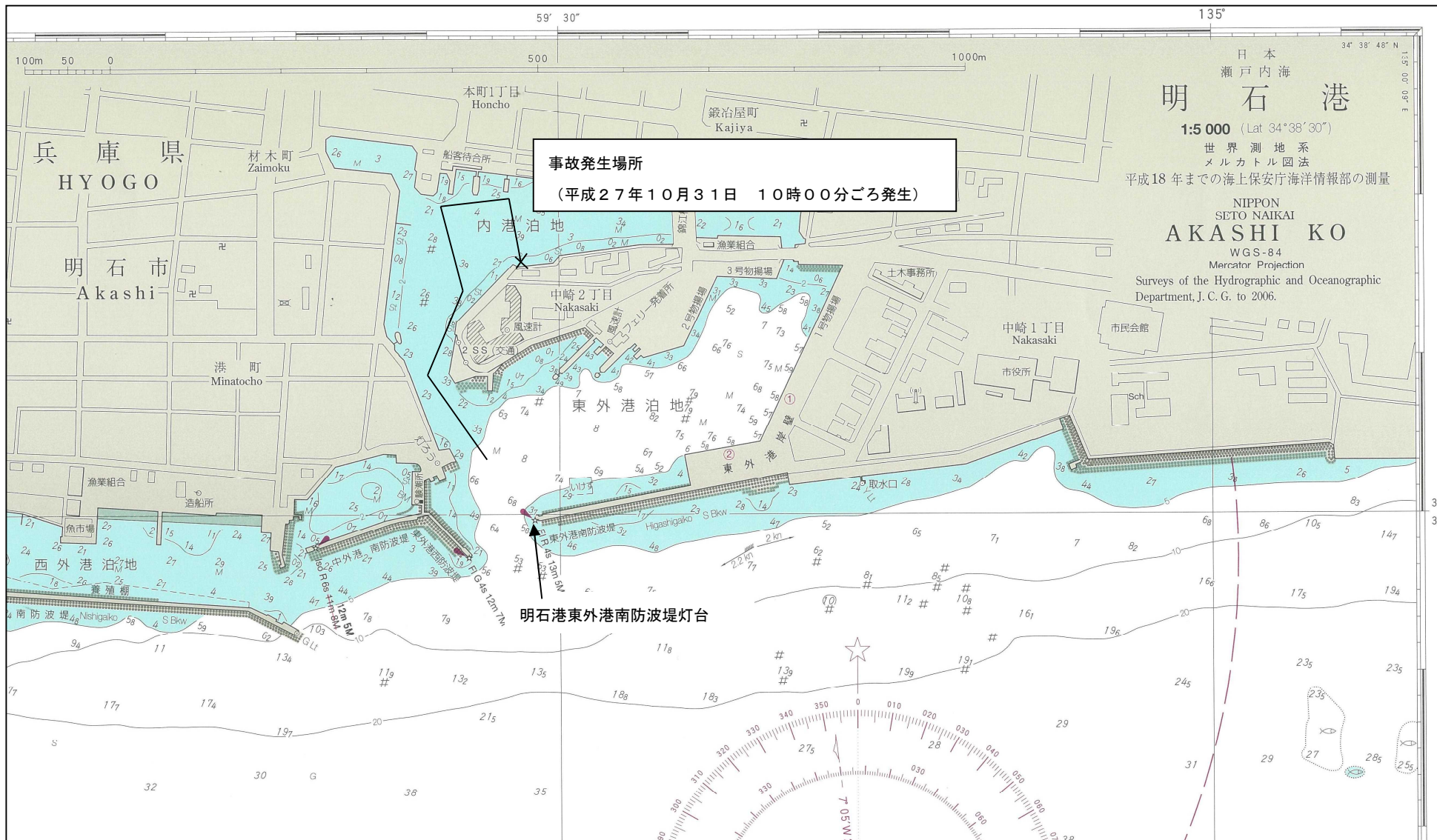


写真1 船長の操船状況



写真2 主機遠隔操縦レバー



クラッチレバー

スロットルレバー

写真3 予備船外機遠隔操縦レバーの設置箇所（本事故当時）



写真4 操縦区画後部の状況（本事故後）



本事故後、移動した予備船外機操縦レバー（平成27年10月下旬の工事まで主機コントロールレバー）

主機遠隔操縦レバー（平成27年10月下旬の工事まで予備船外機操縦レバー）