

船舶事故調査報告書

平成28年4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10月3日 12時25分ごろ
発生場所	広島県福山市田島東方沖 阿伏 ^{あぶと} 兎灯台から真方位313° 400m付近 （概位 北緯34° 22.1′ 東経133° 20.6′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ゴンゾー} Gonzo IIは、北進中、船体が動揺し、同乗者2人が負傷した。
事故調査の経過	平成27年10月13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。
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 Gonzo II、5トン未満 273-6295広島、個人所有 8.05m (Lr) × 2.84m × 1.26m、FRP ガソリン機関、165.50kW、平成4年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年7月18日 免許証交付日 平成25年5月10日 （平成30年5月9日まで有効） 同乗者A ₁ 男性 73歳 同乗者A ₂ 男性 53歳
死傷者等	重傷 2人（同乗者A ₁ 及び同乗者A ₂ ）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A ₁ 及び同乗者A ₂ ほか1人（以下「同乗者A ₃ 」という。）を乗せ、田島東方沖での釣りを終えて帰途につき、約6～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進した。 船長は、操舵室の右舷側の椅子に腰を掛け、手動操舵により操船中、船首方の田島北東岸沖に反航船を認め、右舷対右舷で通過することにして田島東岸に寄せた。

	<p>船長は、反航船が本船の右舷側を約30m離して通過した頃、前方に反航船の航走波を認め、平成27年10月3日12時25分ごろ同航走波を右舷船首方から受けて船体が動揺し、その後同乗者A₁及び同乗者A₂から船体が動揺した際に腰を打ったことを聞いた。</p> <p>船長は、同乗者A₃に救急車の手配及び118番通報を依頼して福山市^{ちとせ}千年港に向けて操船した。</p> <p>同乗者A₁及び同乗者A₂は、救急車で病院に搬送され、それぞれ腰椎圧迫骨折と診断されて入院した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 負傷した同乗者の着座位置 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、プレジャーボートを約5年間所有して操船した経験があり、プレジャーボートの操船に慣れていた。</p> <p>船長は、反航船の航走波を認めた際、航走波を安全に乗り越えられると思い、同乗者に対して注意喚起をしなかった。</p> <p>クーラーボックスは、本事故当時、FRP製で船体の一部を構成する船首部ベンチ前面に2つ並べて置いてあり、同ベンチよりも高さが高かった。</p> <p>同乗者A₁及び同乗者A₂は、船首部ベンチに腰を掛け、下を向いて釣り道具の片付け中、船体が動揺し、身体が宙に浮いた後、腰からクーラーボックス上に落ちた。</p> <p>同乗者A₁及び同乗者A₂は、反航船に気付いていなかった。</p> <p>同乗者A₃は、田島北東岸沖に反航船を認めたが、その後、操舵室の左舷側の椅子に腰を掛け、下を向いて釣り道具の片付けをしていた。</p> <p>同乗者A₃は、船体が動揺した際、身体が宙に浮くような感じはなかった。</p> <p>操舵室内の椅子は、クッション性があった。</p> <p>船長及び同乗者は、いずれも膨張式の救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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、田島東方沖を約6～7knの速力で北進中、同乗者A₁及び同乗者A₂が、船首部ベンチに腰を掛けていたことから、航走波を受けて船体が動揺した際、身体が宙に浮いて腰からクーラーボックス上に落ちて負傷したものと考えられる。</p> <p>同乗者A₁及び同乗者A₂は、操舵室や船尾に比べて船体動揺が大きい船首部付近で腰を掛けていたことから、腰椎圧迫骨折を負ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、田島東方沖を約6～7knの速力で北進中、同乗</p>

	<p>者A₁及び同乗者A₂が、船首部ベンチに腰を掛けていたため、航走波を受けて船体が動揺した際、身体が宙に浮いて腰からクーラーボックス上に落ち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"> ・ 船体が大きく動揺するおそれがある場合には、同乗者に対して固定物に掴まるように指示するなどの注意喚起を行うこと。 ・ 波浪等により船体が動揺するおそれがある場合、同乗者を船体中央より後方に乗船させること。 ・ 波浪等を船首方から受ける場合、船体の動揺を軽減できるように針路の変更及び減速を行うこと。 ・ 他船の航走波の影響により船体が動揺する場合は、航走波の状況について適切な見張りをを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

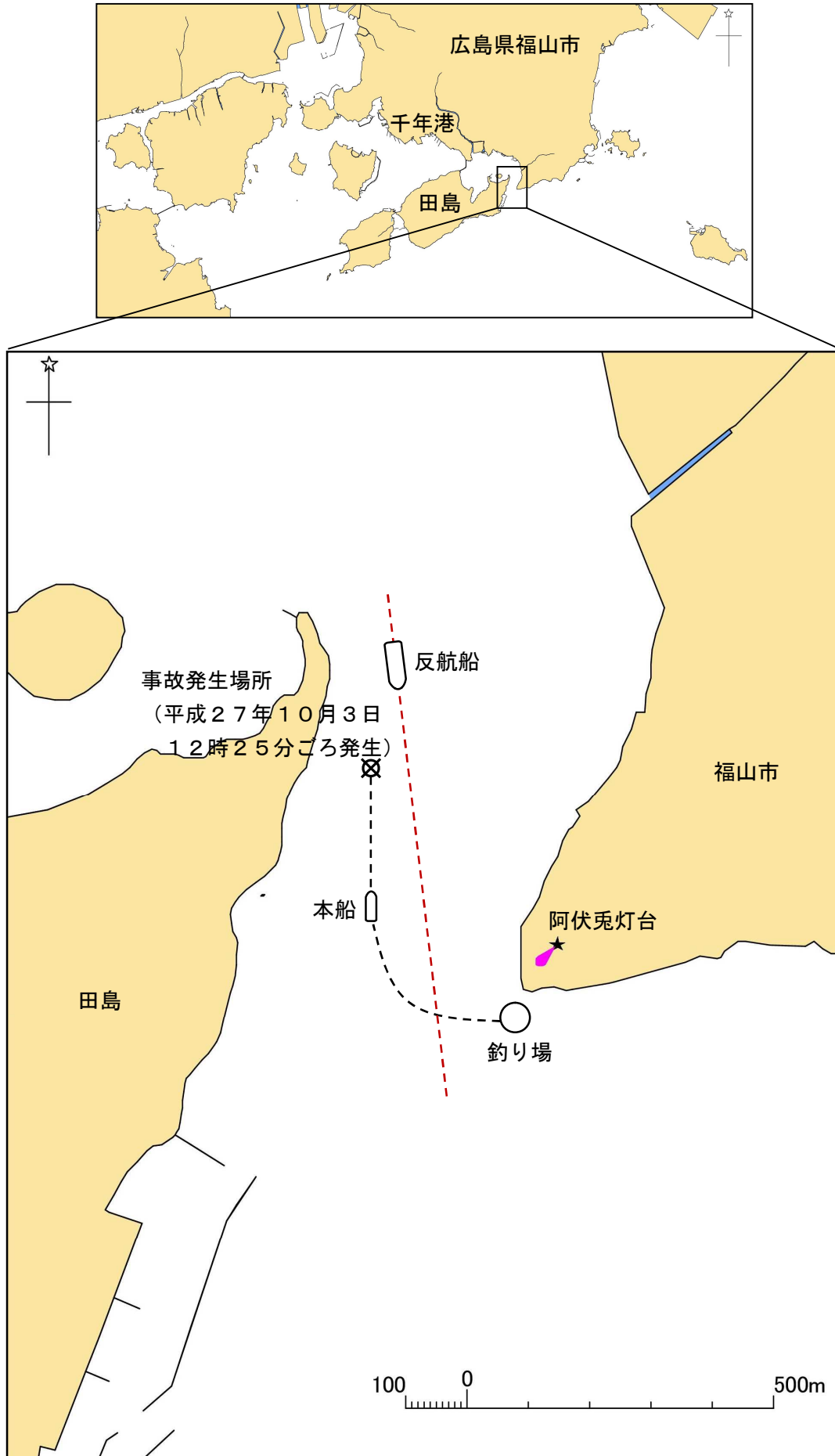


写真1 本船

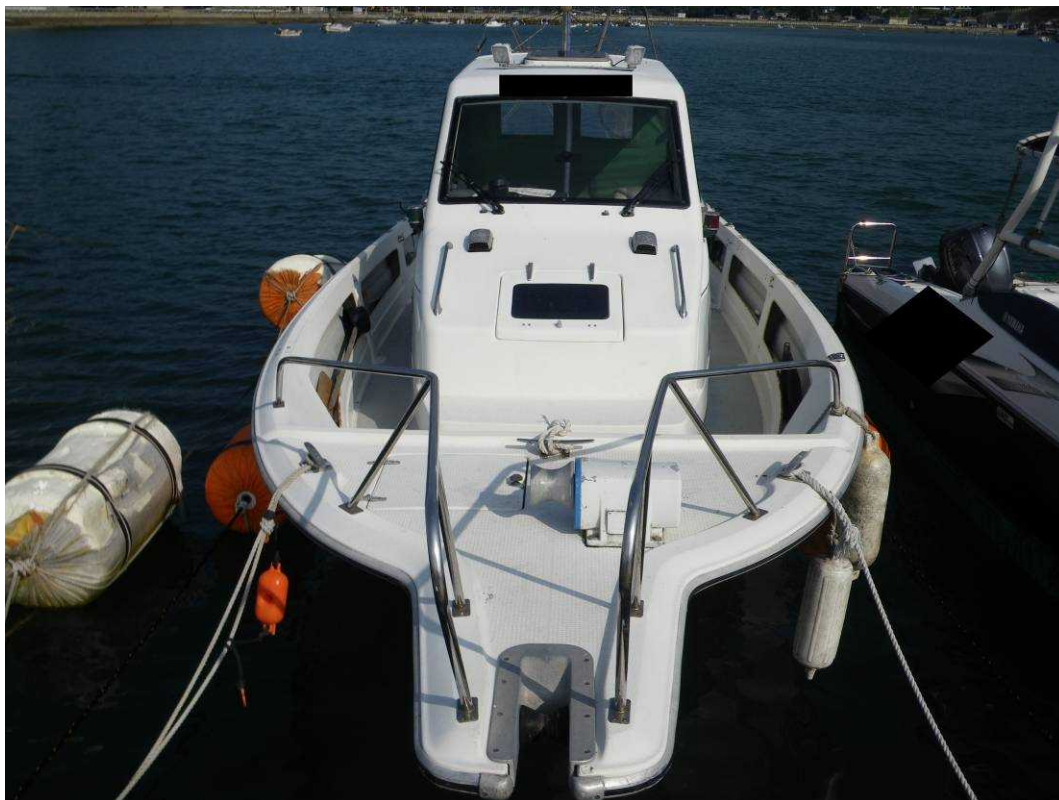


写真2 負傷した同乗者の着座位置

