

船舶事故調査報告書

平成29年5月25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（防波堤）
発生日時	平成28年8月6日 20時45分ごろ
発生場所	阪神港神戸第1区 神戸第1防波堤東灯台から真方位263°51.4m付近 （概位 北緯34°39.2′ 東経135°11.8′）
事故の概要	プレジャーボートグリーンメディカル9は、南南東進中、防波堤に衝突した。 グリーンメディカル9は、船長及び同乗者10人が負傷し、船首部に圧壊等を生じて沈没し、また、防波堤は、コンクリート部に衝突痕を生じた。
事故調査の経過	平成28年8月6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 グリーンメディカル9、18トン 235-46030大阪、株式会社グリーンメディカル 13.95m (Lr) × 4.36m × 2.67m、FRP ガソリン機関2基、882.00kW（合計）、平成17年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 53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12年3月16日 免許証交付日 平成27年10月16日 （平成32年10月28日まで有効） 同乗者A 男性 51歳 同乗者B 女性 51歳 同乗者C 女性 46歳
死傷者等	重傷 3人（同乗者A、同乗者B及び同乗者C）、軽傷 8人（船長及び同乗者7人）
損傷	本船 船首部に圧壊等を生じ、沈没（全損） 防波堤 コンクリート部に衝突痕
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 月没時刻：20時56分ごろ、月齢 2.8

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人である同乗者A、同乗者B及び同乗者Cほか友人8人の同乗者を乗せ、阪神港神戸第1区のポートアイランド西方沖で花火大会を観覧した後、GPSプロッターを作動させ、法定灯火を表示し、同乗者の1人（以下「同乗者D」という。）が操縦を行い、阪神港堺泉北区のマリーナに帰ることとし、第1防波堤の東端とポートアイランド西岸との間の水路（以下「東側水路」という。）に向けて南進を開始した。</p> <p>船長は、舷外に出していた防舷物を取り込み、発進して約5分後にフライングブリッジに戻り、同乗者Dと操縦を交替し、操縦席に腰を掛けて右手で操舵ハンドルを握り、約16～20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南東進した。</p> <p>船長は、左舷前方に第1防波堤東端にある灯台の緑色の灯火及びその東方に紅色の灯火を見たものの、第1防波堤が見えず、第1防波堤までの距離がまだあると思い、GPSプロッターにマリーナへ帰航する経路のポイントを入力する操作を始めた。</p> <p>船長は、操舵ハンドルの左舷側にあるGPSプロッターの方に顔を向け、操作を行っている間、操舵ハンドル及び機関操縦レバーを動かさずに航行していたところ、船長の左舷側の椅子に腰を掛けていた同乗者Dが危ないと叫んだので、すぐに機関操縦レバーを中立位置にしたものの、平成28年8月6日20時45分ごろ第1防波堤中央付近の北面に衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃の大きさからして本船が沈没すると思い、携帯電話で118番に通報し、救助を要請した。</p> <p>船長は、同乗者の^{けが}怪我等の状況を確認しながら、キャビン等の船首側からの浸水を認めた。</p> <p>船長及び同乗者全員は、本事故発生に気付いて来援した花火大会の警戒船等により、衝突してから約5分後までに全員が救助され、搬送された病院で治療を受けた。</p> <p>同乗者A、同乗者B及び同乗者Cは、腰骨、肋骨等の骨折と診断され、それぞれ2か月、1か月及び10日間入院し、その後通院治療を受けた。</p> <p>船長、同乗者Dほか友人6人の同乗者は、胸部、腰部、脚部等の打撲等と診断されて帰宅し、残りの1人には怪我等がなかった。</p> <p>本船は、本事故発生から約1時間後、本事故発生場所付近の海域で船尾から沈没した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船右舷側、写真2 本船船首側、写真3 第1防波堤北面、写真4 第1防波堤上面 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>花火大会が催された阪神港神戸第1区には、東西方向に延びる長さ約1,100mの第1防波堤が築造されており、第1防波堤西端と神</p>

	<p>戸市和田岬との間には幅約200mの神戸西航路があり、東側水路の幅は約250mであった。</p> <p>本船は、下甲板、上甲板及びフライングブリッジの3層となっており、下甲板船首側及び上甲板船尾側にそれぞれ船員室が配置されていた。</p> <p>同乗者は、本事故時、下甲板船首側の船室で1人が横になり、上甲板船尾側の船室のソファに同乗者A、同乗者Bほか同乗者1人が腰を掛け、フライングブリッジの右舷側の長椅子に同乗者Cほか同乗者5人が腰を掛け、操縦していた船長の左隣の椅子に同乗者Dが腰を掛けていた。</p> <p>船長は、平成10年ごろから毎年阪神港神戸第1区の花火大会を観覧に来ており、第1防波堤の存在を知っていた。</p> <p>船長は、同乗者Dの叫び声を聞いて機関操縦レバーを中立の位置にしてから約10秒後に衝突したので、衝突直前の速力が約10～15knに落ちていたかもしれないと思った。</p> <p>船長は、本事故後の船体引揚げ時、機関操縦レバーが後進の位置となっているのを確認し、衝突前に機関操縦レバーを中立の位置から後進の位置にしたかもしれないと思った。</p> <p>本船のGPSプロッターは、レーダー、魚群探知機及びGPSの各画面を切り替えて使用することができ、本事故当時、GPS画面が表示されていた。</p> <p>船長は、本事故当日、航海計器、機関等に不具合を感じていなかった。</p> <p>本船は、船体中央部における喫水が約1.2mであった。</p> <p>船長及び同乗者全員は、本事故当時、救命胴衣を着用していなかった。</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 なし なし</p> <p>本船は、阪神港神戸第1区を南南東進中、船長が、前方の第1防波堤までの距離がまだあると思い、いずれ東側水路方向に変針するつもりで帰航する経路をGPSプロッターに入力していて、レーダー等で船位の確認を適切に行っていなかったことから、第1防波堤に向かって接近していたことに気付かずに航行し、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者Dから操縦を交替したときに第1防波堤の東端にある灯台の緑色の灯火を認めたものの、第1防波堤が見えなかったことから、第1防波堤までの距離がまだあると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、阪神港神戸第1区を南南東進中、船長</p>

	<p>が、前方の第1防波堤までの距離がまだあると思い、いずれ東側水路方向に変針するつもりで帰航する経路をGPSプロッターに入力して、レーダー等で船位の確認を適切に行っていなかったため、第1防波堤に向かって接近していたことに気付かずに航行し、同防波堤に衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 出航前に予定航行経路をGPSプロッターに入力しておくこと。 ・ 夜間に航行する場合は、レーダー等を活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

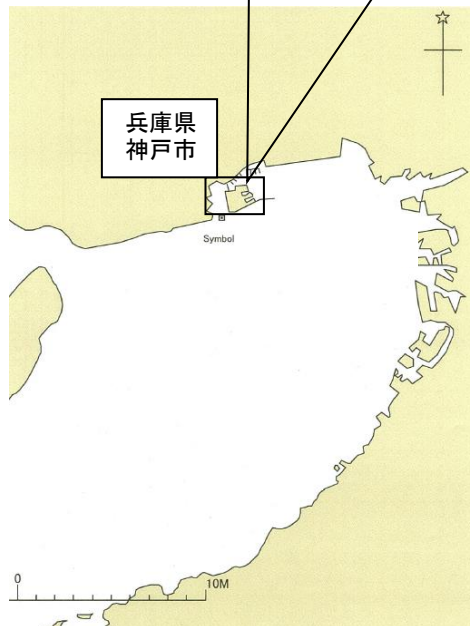
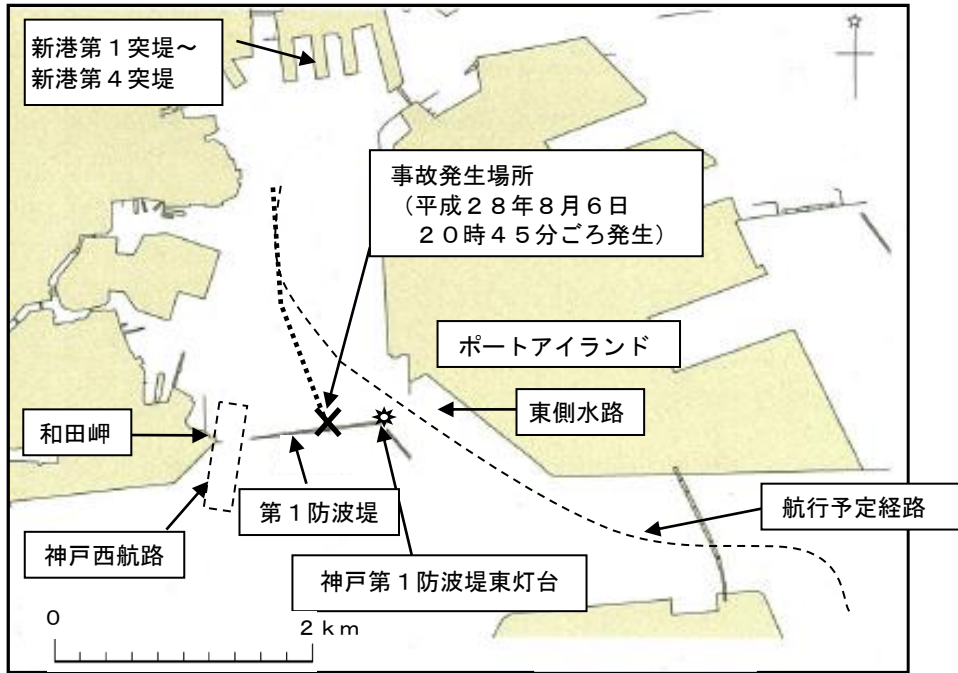


写真1 本船右舷側



写真2 本船船首側



写真3 第1防波堤北面

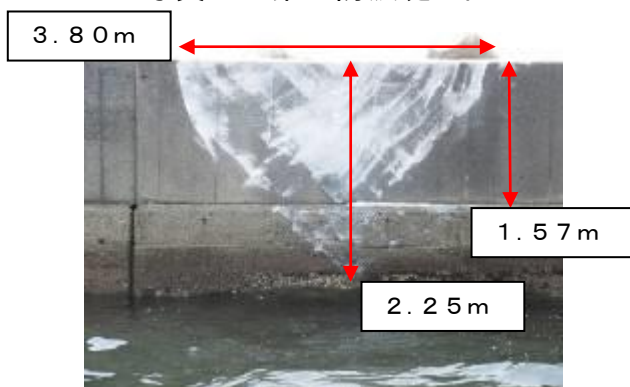


写真4 第1防波堤上面

