

船舶事故調査報告書

平成29年12月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	平成29年5月19日 17時00分ごろ
発生場所	広島県尾道市向島南東岸沖 向島二等三角点から真方位137°850m付近 (概位 北緯34°21.8′ 東経133°12.8′)
事故の概要	モーターボートこじまⅢは、えい航していたバナナボートから落水した搭乗者を引き揚げ中、落水した別の搭乗者が負傷した。
事故調査の経過	平成29年5月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、区分変更に伴い平成29年7月20日、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	モーターボート こじまⅢ、0.3トン 273-12175広島、広島県尾道市 4.31m(Lr)×1.49m×0.54m、FRP ガソリン機関（船外機）、18.40kW、平成18年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 78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 昭和59年7月31日 免許証交付日 平成25年6月26日 (平成31年5月29日まで有効) 本件施設担当者 男性 33歳 搭乗者E 男性 14歳
死傷者等	重傷 1人（搭乗者E）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者5人（以下「搭乗者A」、「搭乗者B」、「搭乗者C」、「搭乗者D」及び「搭乗者E」という。）が乗った‘定員5人で全長約5.20m、幅約1.15mのポリ塩化ビニール製のバナナボート’（以下「本件浮体」という。）をえい航して

	<p>‘マリンスポーツ等を楽しむことができる体験型の施設’（以下「本件施設」という。）前の海岸を出発して約20km/hの対地速力で遊走を行っていた。</p> <p>船長は、本件浮体が幾度か横転をした後、再び横転した際、搭乗者5人全員が落水したので、本船を落水した搭乗者に接近させ、機関を中立運転として漂泊し、搭乗者A及び搭乗者Bが自力で本船に這い上がり、搭乗者Cを引き揚げた。</p> <p>本船は、搭乗者Aが前部甲板で立って前方を、搭乗者Bが後部甲板右舷側で腰を掛けて下方を、及び搭乗者Cが後部甲板左舷側で腰を掛けて下方をそれぞれ向き、船長が右舷船尾部で船尾方を向いて膝をついた姿勢で、左手で自身の体を支え、右手で搭乗者Dの救命胴衣の首の後ろを掴んで引き揚げ中で、搭乗者Eが本船の左舷中央部舷側から自力で本船に這い上がろうとしていたとき、急発進した。</p> <p>本船は、搭乗者A、搭乗者D及び搭乗者Eが再び落水し、平成29年5月19日17時00分ごろ、搭乗者Eの右足がプロペラ翼に接触し、左旋回を始めた。</p> <p>船長は、急発進による反動で甲板上に尻もちをついたが、体勢を整え、前進の位置にあったスロットルレバーを中立に戻して本船を停止させた。</p> <p>搭乗者Aは、本件施設前の海岸まで泳いで向かった。</p> <p>本船は、船長が搭乗者D及び搭乗者Eを引き揚げた後、搭乗者4人を乗せ、本件施設前の海岸まで航行し、本件施設の職員が要請した救急車で、搭乗者Eが病院に搬送され、右下肢挫滅創と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>搭乗者A、搭乗者B、搭乗者C、搭乗者D及び搭乗者Eは、中学校の同級生で、修学旅行中の行事として本件浮体に搭乗しての体験学習中であった。</p> <p>本船の定員は、旅客3人及び船員1人であった。</p> <p>‘本件施設のインストラクター資格を有するセンター長’（以下「本件施設担当者」という。）は、これまでに本船が本件浮体をえい航して遊走する際、船長の補助として職員をもう1人乗せていたときには、落水した搭乗者の中に、本件浮体に這い上がれない者がいた場合、船長が操舵場所を離れず、補助者が落水した搭乗者の救助の支援に当たり、本船に1人ずつ引き揚げて本件浮体に乗り移らせていた。</p> <p>本件施設担当者は、本事故当時、補助者に別の業務に当たらせていて、本船には補助者を乗せておらず、安全面を考慮すれば補助者を乗せておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本件施設担当者は、本件浮体での遊走希望が平成27年ごろから年に3～4日あり、その都度船長に操船を依頼していた。</p> <p>船長は、本船の新造時から操船を行っており、平成27年ごろから</p>

は年に3～4日本件浮体をえい航して遊走する業務につき、これまで落水した搭乗者を本船に引き揚げの際、機関を停止としたことがなかった。

船長は、1人で乗り組んでいた際、本件浮体を手で押さえて安定させ、落水した搭乗者を本件浮体に這い上がらせていたが、本事故当時、本件浮体が幾度か横転を繰り返していたので、搭乗者が疲れていると思い、本船に乗り込ませていた。

本船は、機関等に異常はなく、船体中央部の操舵区画のやや右舷側に舵輪が、その左側にスロットルレバーが設置され、スロットルレバーを操作するには、安全装置を握った状態で、上下に操作する必要があった。

(写真1、写真2参照)



スロットルレバー
(中立の位置)

緊急エンジン停止装置

写真1 スロットルレバー中立の位置



安全装置
(赤いレバー)

スロットルレバー
(前進の位置)

写真2 スロットルレバー前進の位置

搭乗者Eは、本船が急発進したとき、両手で舷側を掴み、左足を舷側に掛け、右足を水面に浸けた姿勢であり、落水した際、右足が本船の船底に向かって吸い込まれる感覚で、足首から膝上に向かって痛みを感じたと本事故後に思った。

船長及び搭乗者5人は、全員がいずれも救命胴衣を着用していた。

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p>
--	---------------------

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、向島南東岸沖において、船長が機関を中立運転として搭乗者Dを本船に引き揚げようとしていたところ、クラッチが前進に入り、急発進したことから、本船に自力で這い上がろうとしていた搭乗者Eが落水し、搭乗者Eの右足が本船のプロペラ翼に接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>本船は、スロットルレバーの位置が中立から前進に動き、クラッチが前進に入ったものと考えられるが、スロットルレバーが前進の位置に動くに至った経緯を明らかにすることができなかった。</p> <p>船長が、船体が安定した状況下で落水した搭乗者を引き揚げ中、機関を停止としていなかったことが本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>本件施設担当者が、本船に船長以外の補助者を乗船させる措置を講じていなかったことから、船長が操舵場所を離れ、落水した搭乗者の救助の支援に当たっていたものと考えられる。</p> <p>なお、船長は、本船に最大搭載人員を超える人数を乗船させたが、落水者の救助のためのやむを得ない措置であったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、向島南東岸沖において、船長が本船の機関を中立運転として搭乗者Dを本船に引き揚げようとしていたところ、クラッチが前進に入り、本船が急発進したため、本船に自力で這い上がろうとしていた搭乗者Eが落水し、搭乗者Eの右足が本船のプロペラ翼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"> ・ 船長が落水者を救助する際、機関を停止した後に作業を行うこと。 ・ 船長以外に補助者を乗船させ、船長が操舵場所を離れることなく落水者の救助の支援に当たることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

