

船舶事故調査報告書

平成30年11月21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

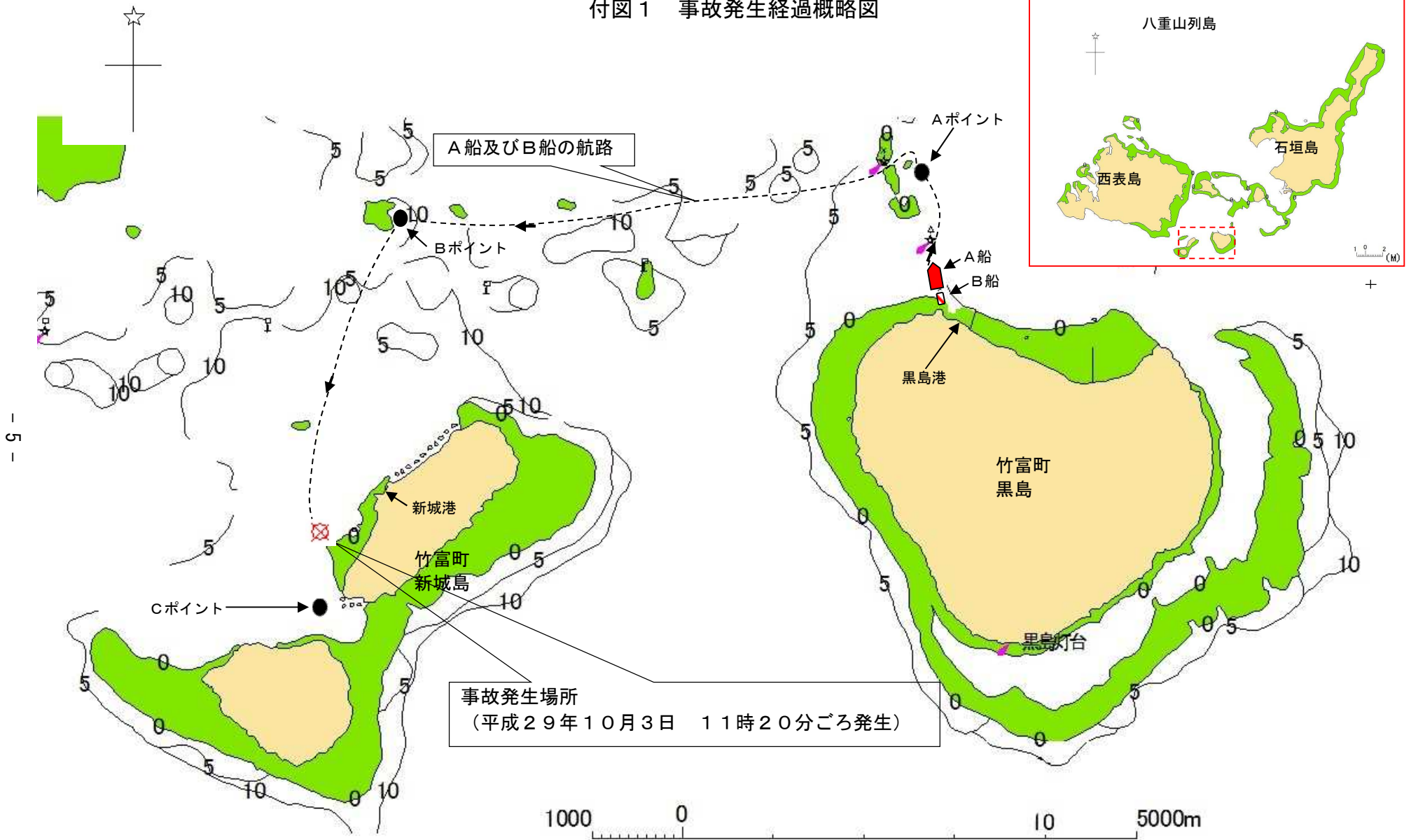
事故種類	旅客負傷
発生日時	平成29年10月3日 11時20分ごろ
発生場所	沖縄県竹富町新城港南西方沖 黒島灯台から真方位279° 4.1海里（M）付近 （概位 北緯24° 13.9′ 東経123° 56.0′）
事故の概要	ダイビング船第三清丸 ^{きよ} 及び水上オートバイさかい丸は共に南進中、第三清丸がさかい丸から落水した旅客に接触し、旅客2人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年2月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、ほか1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A ダイビング船 第三清丸、5トン未満 296-13430 沖縄、個人所有 8.89m (Lr) × 2.95m × 0.80m、FRP ガソリン機関2基、132.40kW（合計）、平成4年2月27日 B 水上オートバイ さかい丸、0.2トン 232-44853 沖縄、個人所有 2.87m (Lr) × 1.10m × 0.67m、FRP ガソリン機関、132.4kW、平成29年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 33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29年1月17日 免許証交付日 平成29年1月17日 （平成34年1月16日まで有効） B 船長B 男性 34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18年6月26日 免許証交付日 平成28年8月31日 （平成33年8月31日まで有効） 旅客B ₁ 女性 26歳

	旅客B ₂ 女性 26歳
死傷者等	軽傷 2人（旅客B ₁ 、旅客B ₂ ）
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
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、旅客12人を乗せ、旅客にシュノーケリングを行わせる目的で、また、B船は、船長Bが1人で乗り組み、平成29年10月3日09時30分ごろ、共に竹富町黒島港<small>くろしま</small>を出港した。</p> <p>A船及びB船は、‘黒島港北方沖のポイント’（以下「Aポイント」という。）に到着し、船長Bが、依頼を受けた旅客2人をA船からB船に移乗させ、‘黒島港西北西方沖の珊瑚の礫<small>わかま</small>が堆積したポイント’（以下「Bポイント」という。）に移動して旅客B₁及び旅客B₂が先に移乗していた旅客2人と交代してA船からB船に移乗し、‘沖縄県竹富町新城港南方沖のポイント’（以下「Cポイント」という。）に向けて11時00分ごろ出発した。</p> <p>B船は、船長Bの後方に旅客B₁及び旅客B₂を乗せ、Bポイントを出発し、その周辺を遊走後、A船を追走して追いついてA船の船尾方を約30～40mの間隔を空けて航行していた。</p> <p>船長Aは、A船が新城港西方沖を南進中、Cポイントに近づいたところで、約38km/hの速力（対地速力、以下同じ。）から約15km/hの速力に減速した。</p> <p>船長Bは、A船に乗っている旅客が旅客B₁及び旅客B₂の写真撮影ができるよう、また、A船の船尾方から左舷方へと移動中、B船の船首方の海面に見えた魚群を旅客B₁及び旅客B₂に見せたいと思い、A船の左舷船尾方より約15km/hの速力から加速して約60km/hの速力でA船の左舷正横を約30m離して直進した。</p> <p>船長Aは、11時20分ごろ、新城港南西方沖でB船がA船の左舷船尾方から追い越してきたことに気付き、B船がA船の船首方約30mに進出した所で旅客B₁及び旅客B₂がB船の船尾方に背中から落水したのを認め、操縦席でクラッチレバーを中立にして右舵を取ったものの、旅客B₁及び旅客B₂がA船の左舷外板に接触した後、右舷側から浮上してきたのを目撃した。</p> <p>甲板員Aは、A船の前部甲板におり、B船がA船の左舷側から斜航してA船の船首方でB船から旅客B₁及び旅客B₂が落水するのを目撃した。</p> <p>船長Bは、A船の左舷側を通過した後、船長Bの腰に手をまわしてつかまっていた旅客B₁の感触がなくなったので旅客B₁及び旅客B₂が落水したと思って船尾方を確認したところ、A船の船首方の海面上に浮かぶ旅客B₁及び旅客B₂を認め、直後にA船が旅客B₁及び旅客</p>

	<p>B₂に接触したのを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが海面に浮上した旅客B₁及び旅客B₂の様子から負傷していないと思い、B船が落水した旅客B₁及び旅客B₂の救助に向かっていたので、Cポイントに向かった。</p> <p>B船は、船長Bが、旅客B₁及び旅客B₂を救助するために引き返し、乗船させた旅客B₁が左足等にけがを負っているのを認め、A船で手当をすることとし、Cポイントに向かった。</p> <p>B船は、A船と合流して旅客B₁及び旅客B₂をA船に移乗させ、旅客B₁は、旅客などから出血していた左足等の応急手当を受けた。</p> <p>船長Aは、旅客B₁を病院に搬送することとして、船長BをB船で先に石垣市登野城漁港に向かわせた。</p> <p>船長Bは、登野城漁港に到着後、携帯電話で連絡して救急車を要請した。</p> <p>A船は、12時30分ごろ登野城漁港に入港した。</p> <p>旅客B₁及び旅客B₂は、待機していた救急車に引き渡されて病院で受診し、旅客B₁が左こめかみ、左上腕、左肘及び左膝の治療を受け、旅客B₂が左腕及び左足などの打撲の症状から様子を見ることとなった。</p> <p>旅客B₁は、4日、帰宅後に受診した病院で左肘捻挫、左側頭部、上腕及び下腿挫創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生時のA船及びB船の船位の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船外機付の和船型で、喫水が船首約0.15m、船尾約0.30mであった。</p> <p>船長Aは、シュノーケリングを案内する船の船長として約15年間の経験があり、A船の乗船経験が約9年間あった。</p> <p>船長Aは、本事故時、健康状態が良好であった。</p> <p>船長Aは、黒島港出港前、船長BにB船がA船に近づくような操船をしないように注意していた。</p> <p>船長Bは、水上オートバイの乗船経験が約20回、B船の乗船経験が2回あり、本事故時、業務の目的ではなくてB船に乗船したいと思って黒島港からB船を操船した。</p> <p>船長Bは、本事故時、速力を出し過ぎていたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船を追い越す際、A船と平行にB船を操船して直進していたと思っていたが、船首方に見えていた魚群の動きに注意を向けて操船しており、船尾方に振り向いたところ、A船の船首方を交差していたことに気付いた。</p> <p>船長Bは、本事故時、健康状態が良好であった。</p> <p>旅客B₁及び旅客B₂は、本事故時、水着の上に救命胴衣を着用し、マリンシューズを履いていた。</p>

	<p>旅客B₁及び旅客B₂は、本事故時、それぞれ前に座っている人の腰に手をまわしてつかまっていたが、B船がA船を追い越すときに加速していたので上下に体が振られて手が離れてB船から落水した。</p> <p>旅客B₁は、落水後にB船に再び乗船した際、左足等の傷口を見て意識がなくなった。</p> <p>旅客B₂は、B船から落水後に左肩、左腕及び左足に痛みを感じた。</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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船及びB船は、新城港南西方沖において共に南進中、B船が急加速しながらA船の左舷船尾方から船首方に進出したことから、A船の船首方でB船に乗っていた旅客B₁及び旅客B₂が落水し、A船の左舷外板に接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の左舷船尾方からA船を追い越す際、船長Bが約15 km/hの速力から約60 km/hの速力に加速したことから、加速した反動で旅客B₁及び旅客B₂が体勢を崩してB船の船尾方から落水したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長BがA船に平行でB船を操船して直進していたと思っていたが、船首方に見えた魚群の動きに注意を向けていたことから、右側に斜航した操船となり、A船の船首方を交差したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船及びB船が、新城港南西方沖において共に南進中、B船が急加速しながらA船の左舷船尾方から船首方に進出したため、A船の船首方でB船に乗っていた旅客B₁及び旅客B₂が落水し、A船の左舷外板に接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・水上オートバイの操船を行う場合、他船の動向を確認するとともに、適切な速力で航行すること。また、同乗者の落水を考慮し、航行中の船舶にみだりに近づかないこと。

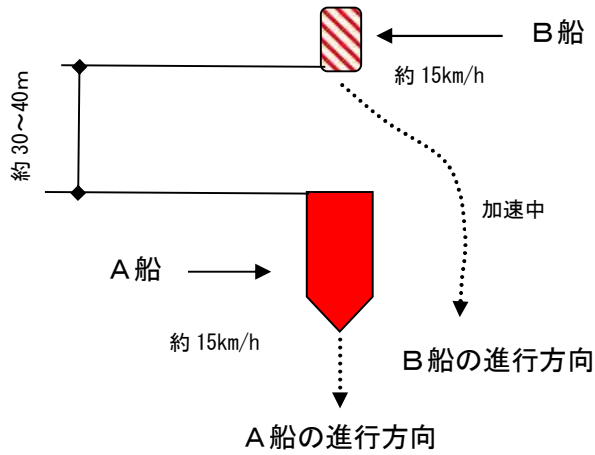
付図1 事故発生経過概略図



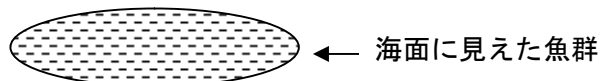
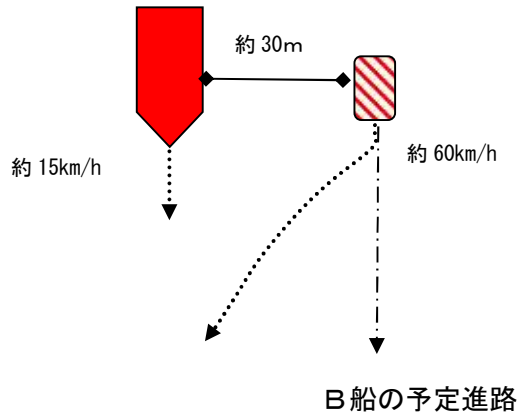
付図2 事故発生時のA船及びB船の船位の状況



① B船がA船を追い越す前の船位



② B船がA船を追い越す時の船位



③ B船がA船を追い越した後の船位

