

船舶事故調査報告書

平成30年3月14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	衝突（灯標）
発生日時	平成29年10月7日 17時50分ごろ
発生場所	大阪府泉州港（大阪府関西国際空港沖G灯標） （概位 北緯34°24.5′ 東経135°13.7′）
事故の概要	プレジャーボート E ^{イー} X35は、東北東進中、灯標に衝突した。 E X 35は、同乗者8人が負傷し、船首部に圧壊を生じ、また、灯標は、標体部に塗装剝離を生じた。
事故調査の経過	平成29年10月10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 E X 35、5トン未満 252-24192大阪、個人所有 10.06m (Lr) × 2.59m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、198.59kW、平成14年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43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26年5月21日 免許証交付日 平成26年5月21日 （平成31年5月20日まで有効）
死傷者等	軽傷 8人（同乗者）
損傷	本船 船首部に圧壊 灯標 標体部に塗装剝離
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日没時刻：17時35分ごろ、常用薄明終了時刻：18時00分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者9人を乗せ、釣りの目的で、平成29年10月7日06時30分ごろ和歌山県和歌山市友ヶ島付近の釣り場に向けて大阪府阪南港のマリーナを出発した。 本船は、釣りを終え、16時50分ごろ釣り場を発進して帰途につき、約18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により大阪府関西国際空港南西方沖を東北東進した。 船長は、レーダーを停止した状態で操縦席に腰を掛けた姿勢で目視

	<p>による見張りを行いながら操船に当たり、泉州港南方沖を東北東進中、左舷船首方に大阪府関西国際空港沖G灯標（以下「G灯標」という。）の灯光を認めた。</p> <p>本船は、船長が、同じ針路を保つとG灯標を左舷側に約200m隔てて通過できるものと思い、17時49分ごろ約15knに減速し、船首方から目を離して携帯電話の充電に続けてGPSプロッターの画面表示の切替え操作を行っていたところ、17時50分ごろG灯標に衝突した。</p> <p>船長は、衝撃を受けて船首方を見たところ、G灯標を認めて衝突したことに気付いた。</p> <p>同乗者は、前部甲板と船室に分かれてクーラーボックスや椅子等に腰を掛けており、衝突の衝撃でそれぞれ転げ落ちて身体を船体の構造物等に打ち付けた。</p> <p>本船は、船長が同乗者の負傷状況及び船体の損傷状況を確認後、発航地に戻り、同乗者が要請した救急車を經由して海上保安庁に本事故発生^{けい}の通報がなされた。</p> <p>同乗者9人のうち、4人が救急車で病院に搬送され、頸椎捻挫等とそれぞれ診断され、他の4人が自ら訪れた病院で、腰部打撲傷等とそれぞれ診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>G灯標は、黄色柱形で、灯色が黄光、灯質が毎3秒に1閃光、光達距離が5海里である。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面表示の切替え操作を行っている間、無意識に舵輪を動かして本船が左回頭し、G灯標に衝突したものと本事故後に思った。</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、泉州港において、東北東進中、船長が、GPSプロッターの操作を行っていて見張りを適切に行っていなかったことから、左回頭してG灯標に向かっていることに気付かず、G灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、同じ針路を保つとG灯標を左舷側に約200m隔てて通過できるものと思ったことから、GPSプロッターの操作に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、GPSプロッターの操作を行っている間、無意識に舵輪を動かしたことから、左回頭してG灯標に向か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、泉州港において、東北東進中、船長が、</p>

	<p>GPSプロッターの操作を行っていて見張りを適切に行っていなかったため、左回頭してG灯標に向かっていることに気付かず、G灯標に衝突したものと考えられる。</p>
参考	<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">・ 灯標等の航路標識付近を通過する場合、航路標識との接近状況を目視で確認するなど、適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

