

船舶事故調査報告書

平成30年6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	同乗者負傷
発生日時	平成29年8月19日 19時55分ごろ
発生場所	愛知県常滑市りんくうビーチ北突堤 中部国際空港北進入灯施設先端灯から真方位072° 1.1海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 53.3′ 東経136° 49.3′)
事故の概要	プレジャーボートBeach Box W ^{ビーチボックス ダブリュ} は、南進中、船長が右舵を取った際、同乗者5人が船内で転倒、海面に投げ出されるなどして負傷した。
事故調査の経過	平成29年8月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 Beach Box W、5トン未満 240-54017愛知、個人所有 5.96m (Lr) × 2.25m × 1.09m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成13年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49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4月26日 免許証交付日 平成29年1月26日 (平成34年7月22日まで有効) 同乗者A 男性 47歳 同乗者B 男性 23歳 同乗者C 女性 16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 2人（同乗者）
損傷	船外機の水流板の下端部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人等である同乗者A、同乗者B及び同乗者Cほか3人（以下「同乗者D、同乗者E及び同乗者F」という。）を乗せ、平成29年8月19日19時00分ごろ愛知県名古屋

屋市に所在するマリーナを出発し、常滑市常滑港で行われる花火大会見物に向かった。

本船は、名古屋港の北航路及び東航路を經由して伊勢湾灯標付近に至った後、中部国際空港連絡道路橋（以下「本件道路橋」という。）の明かりを船首目標にして約15ノットの対地速力で南南東進した。

船長は、出発した時刻が遅かったため、常滑港の北隣に隣接しているりんくうビーチ沖に近付いたときには、既に花火の打ち上げが始まっており、同乗者にできるだけ近くで花火を見せようと思い、左転して東南東進し、りんくうビーチに接近した。

本船は、船長が右舷前部にある操縦席で中腰になって手動操舵に当たり、同乗者Aが操縦席の後方に立って船長と時々話をし、同乗者Bが後部クッションシートの右舷側、同乗者Cが中央、同乗者Dが左舷側にそれぞれ腰を掛け、また、同乗者Eが左舷前部クッションシートの右舷側、同乗者Fが左舷側でそれぞれ膝立ちをして前方を見ていた。（写真1、写真2、写真3参照）



写真1 本船



写真2 後部クッションシート



写真3 左舷前部クッションシート

船長は、りんくうビーチに接近したのち右転し、本件道路橋の中央付近に見えた道路情報板を船首目標にして南進したところ、左舷船首方に黒い影を認めた。

本船は、船長が、とっさに右舵を取ったところ、同乗者Aが船内で転倒し、同乗者B、同乗者C及び同乗者Dが海面に投げ出され、慌てて船外機を後進にかけるところ、船外機が停止した。

船長は、同乗者Cが負傷したとの同乗者Dの叫び声が聞こえたので、救助のため海面に飛び込み、浮いていた同乗者Cを抱き上げてりんくうビーチ北突堤（以下「本件突堤」という。）ののり面を途中ま

	<p>で上がり、その後、同乗者Cが自力で歩行して本件突堤上まで上がった。</p> <p>同乗者Bは、本件突堤付近にいて本事故を目撃した者によって救助された。</p> <p>本船は、同乗者Aが海上保安庁に本事故発生の通報を行い、付き添いの船長を含め、同乗者6人全員が救急車により地元の病院2箇所に分散して搬送され、同乗者Aが右上腕骨顆上骨折、同乗者Bが外傷性肺挫傷、多発肋骨骨折等、同乗者Cが右腕骨折、左顔面打撲、同乗者Dが左前腕部打撲等、同乗者Fが左腕、右肩等の擦過傷とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、来援した巡視艇により海上保安庁の係留施設までえい航された。</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>船長は、道路情報板を船首目標にして南進中、りんくうビーチ内に設営されていた催物会場の青色の照明が船首方に見えてまぶしく、本件突堤に気付くのが遅れたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、昼間にりんくうビーチ付近を頻繁に航行した経験があったので、本件突堤があることを知っていたものの、夜間においては1回だけしか航行した経験がなかった。</p> <p>船長は、本船にレーダー等の航海計器がなかったので、携帯電話の位置情報で船位を確認していた。</p> <p>船長は、船外機の水流板の下端部に欠損が生じていることを本事故後に気付いた。</p> <p>同乗者E及び同乗者Fは共に本件突堤に気付かず、船長がなぜ急に右に舵を取ったのか分からなかった。</p> <p>本事故当時、乗船者全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船の喫水は、船首及び船尾共に約40cmであった。</p> <p>本件突堤は、海面からの高さが約3.5m、のり面が石積みの緩傾斜となっており、のり面に船外機の水流板と同じ色の塗料が直線状に付着していた。</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、夜間、りんくうビーチ北方沖を南進中、船長が、りんくうビーチ内に設営されていた催物会場からの照明が船首方に見えてまぶしく、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、本件突堤に向けて接近していることに気付かずに航行し、左舷船首方に突然見えた本件突堤を避けようとして右舵を取った際、同乗者5人が船内で転倒、海面に投げ出されるなどして負傷したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、りんくうビーチ内に設営されていた催物会場からの照明が船首方に見えてまぶしい状況下、同照明に対してブラインド対策を行っていなかったことから、本件突堤に向けて接近していることに直前まで気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、りんくうビーチ北方沖を南進中、船長が、りんくうビーチ内に設営されていた催物会場からの照明が船首方に見えてまぶしく、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、本件突堤に向けて接近していることに気付かずに航行し、左舷船首方に突然見えた本件突堤を避けようとして右舵を取った際、同乗者5人が船内で転倒、海面に投げ出されるなどしたことにより発生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"> ・夜航海において、陸上の照明がまぶしい状況下では、同照明に対してブラインド対策を行って見張りを適切に行える状況を作り、危険を回避すること。 ・夜航海において、目視のみで見張りを行っている場合、海域の状況を良く知っていても、陸岸に接近し過ぎないように、また、速力を減じるなどして慎重に操船すること。

付図1 事故発生経過概略図

