

船舶事故調査報告書

平成31年4月10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30年8月5日 15時30分ごろ
発生場所	滋賀県近江八幡市沖島南方沖（琵琶湖東部） 沖之島村二等三角点から真方位149° 1,700m付近 （概位 北緯35° 11.7′ 東経136° 04.5′）
事故の概要	プレジャーボートるねすは、落水した同乗者が本船に乗り込もうとした際、両足がプロペラに接触して負傷した。
事故調査の経過	平成30年8月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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	プレジャーボート るねす、2.3トン 253-33772滋賀、個人所有 6.74m×2.55m×1.33m、FRP ガソリン機関、253.00kW、平成27年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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23年2月10日 免許証交付日 平成27年4月28日 （平成33年2月9日まで有効） 同乗者A 男性 32歳 操縦免許 なし
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 水象：波向 西、波高 約0.2m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか知人3人を乗せ、平成30年8月5日15時00分ごろ、他のプレジャーボート（以下「僚船」という。）1隻と共に、沖島南方沖の水域に向けて近江八幡市に所在するマリーナを出発した。 本船及び僚船は、沖島南方沖の水域に到着し、本船が船首を東方に向け、僚船が船首を北東方に向け、それぞれ漂泊を開始した。

船長は、本船の左舷船首部及び同船尾部に設置されたクリートくくに括り付けていた係留索を、僚船の右舷船首部及び同船尾部に設置されたクリートに括り付けて接舷させ、本船と僚船との間を往来できるようにしようと思い、同乗者Aに係留索の先端部分を僚船に向かって投げるよう依頼した。

同乗者Aは、係留索を僚船に向けて投げたものの届かず、本船及び僚船の船尾が互いに接近したので、本船の左舷船尾の船縁べりに左足を、僚船の右舷船尾の船縁に右足をそれぞれ置き、両船にまたがった状態で係留索を僚船に渡そうとしたところ、本船が僚船から離れて東方に漂流し始め、両足が開き、体勢を崩して落水した。(図1参照)

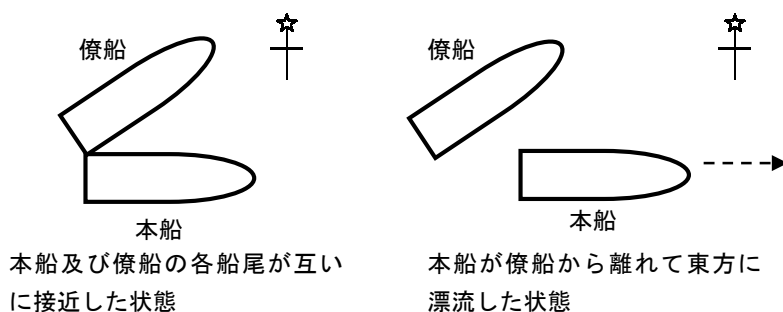


図1 本船及び僚船の位置関係

船長は、同乗者Aが落水したことを認め、本船の前進行きあしを止めようとして、操縦席の主機のクラッチレバーを半速力後進とした後、前進行きあしが止まったと思い、同レバーを中立として同乗者Aの状況を確認する目的で船尾部に向かった。

同乗者Aは、本船に戻ろうと思い、本船の他の同乗者から投げ渡された固型式の救命胴衣を抱えて泳いで本船に接近し、トランサムステップから乗り込もうと、同ステップに手を掛けたところ、15時30分ごろ両足がプロペラに接触した。

船長は、同乗者Aが、本船の他の同乗者によって救助された後、本事故発生場所付近では携帯電話の電波の状態が悪かったので、マリナーに戻る途中、他の同乗者に救急車を要請するよう依頼した。

同乗者Aは、マリナーに到着後、病院に搬送され、右足裂創、右小趾屈筋腱断裂、右第5MTP関節脱臼、右第5趾末節骨折及び左足裂創と診断されて入院した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、約1年前から7月から10月初旬ごろまでの間、月に2回程度、本船に乗り組んでいた。

同乗者Aは、本事故当日、プレジャーボートに乗船するのが初めてであった。

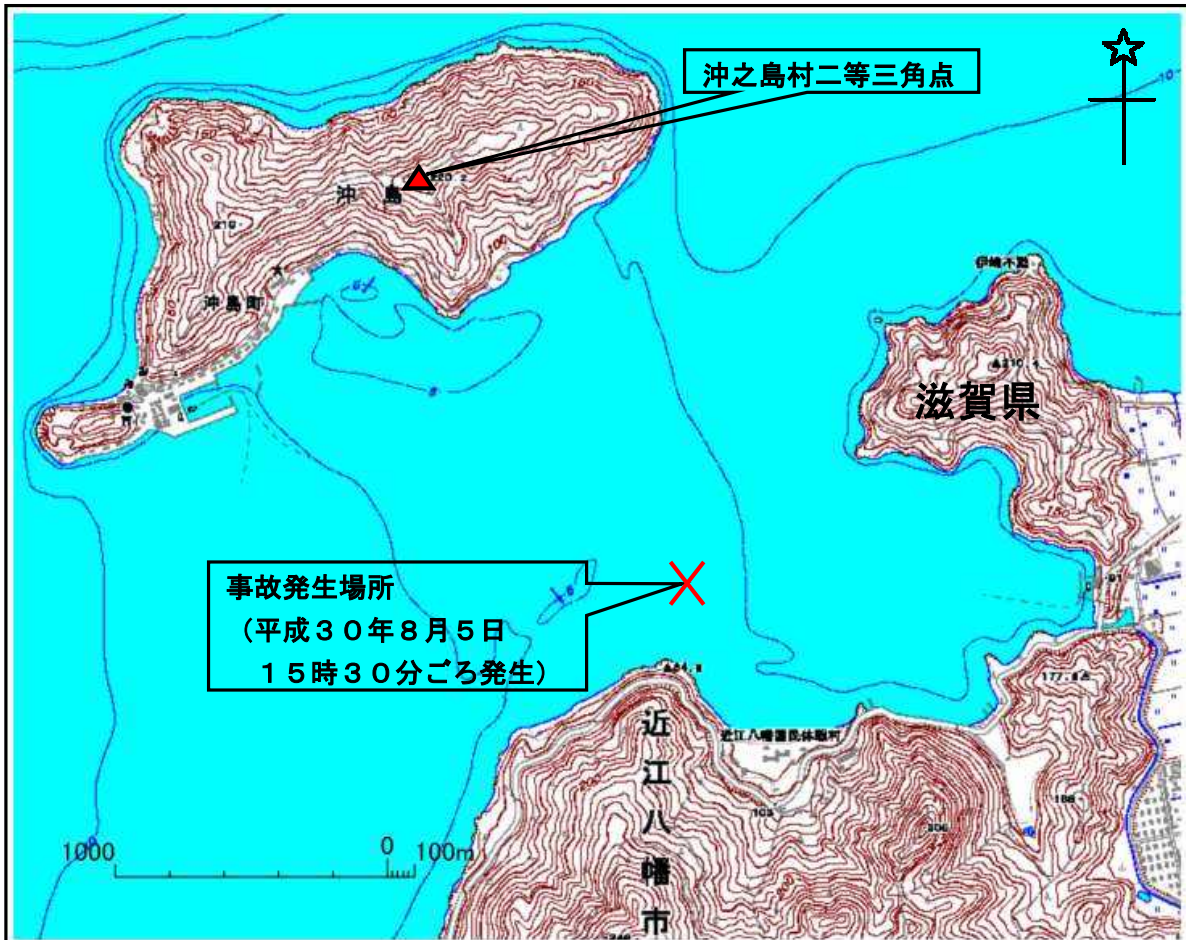
本船の推進器は、固定ピッチプロペラであり、船尾から見て、前進時は右回りで、後進時は左回りであった。

船長は、主機のクラッチレバーを中立とし、既にプロペラの回転が

	<p>停止していると思っていたが、操縦席にいて同乗者Aの状況を見ることができなかったので、同レバーを中立にしたものの、同乗者Aがトランサムステップから乗り込もうとした際、まだ、プロペラが惰性で回転していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、同乗者Aの負傷状況から、自身が主機のクラッチレバーを中立とした直後に同乗者Aがトランサムステップから乗り込もうとしたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、船長が、トランサムステップを使用した経験が何度もあったが、いずれもプロペラが完全に停止した状態であった。</p> <p>同乗者Aは、落水後、トランサムステップから乗り込もうとしたところまでの記憶はあったものの、それ以降の記憶がなかった。</p> <p>同乗者Aは、本事故当時、Tシャツ、海水パンツを着用し、靴を履いていなかった。</p> <p>本船は、プロペラガードが装備されていなかった。</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、沖島南方沖において漂白中、船長が、同乗者Aが落水したので前進行きあしを止めようとし、主機のクラッチレバーを後進にした後、前進行きあしが止まったと思い、同レバーを中立にしたものの、プロペラの後進回転が残っていたことから、同乗者Aが、トランサムステップから乗り込もうとした際、両足が回転していたプロペラに接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が主機のクラッチレバーを中立にする時機が遅れたことから、同乗者Aがトランサムステップから乗り込もうとした際、プロペラが回転していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、沖島南方沖において漂白中、船長が、同乗者Aが落水したので前進行きあしを止めようとし、主機のクラッチレバーを後進にした後、前進行きあしが止まったと思い、同レバーを中立にしたものの、プロペラの後進回転が残っていたため、同乗者Aがトランサムステップから乗り込もうとした際、両足が回転していたプロペラに接触して負傷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"> ・ 船長は、落水者がトランサムステップから船内に乗り込む際、落水者の状況を確認するとともに、船体の動き、水面の状況を見るなどしてプロペラが完全に停止していることを確認しておくこと。 ・ 船長は、初めて乗船する者に対し、プロペラに近づかないよう周

	<p>知しておくこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 漂泊中、係留索等をとっていない状態の2船にまたいで作業をしないこと。・ トランサムステップを有する船舶は、受傷防止のため、プロペラガードを装備することが望ましい。
--	--

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 2万5千分の1地形図使用