

船舶事故調査報告書

令和2年9月30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	令和2年1月12日 17時20分ごろ
発生場所	岡山県備前市鴻島西方沖 虫明漁港9号防波堤灯台から真方位058° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 41.6′ 東経134° 14.5′）
事故の概要	プレジャーボート輝丸は、北東進中、右舷方に急旋回し、落水した同乗者がプロペラ翼に接触して負傷した。
事故調査の経過	令和2年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 輝丸、5トン未満 271-10606岡山、個人所有 5.09m（Lr）×1.74m×0.86m、FRP ガソリン機関（船外機）、29.4kW、昭和55年2月 3気筒
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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63年5月10日 免許証交付日 平成30年4月26日 （令和5年4月25日まで有効） 同乗者 男性 56歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人である同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、令和2年1月12日08時00分ごろ岡山県瀬戸内市青島東方沖の釣り場に向けて備前市所在のマリーナを出航した。 本船は、17時ごろ釣りを終えて帰航を開始し、船長が操舵区画に立って手動操舵により操船に当たり、同乗者が前部甲板に置かれた椅子に腰を掛けて船首部クリートに結び付けたロープをつかみ、約16

ノットの対地速力で航行していた。

本船は、鴻島西方沖を北東進中、17時20分ごろ突然右舷方に急旋回し、船長及び同乗者が左舷側から振り落とされて落水した。

船長は、浮き上がって同乗者を呼んだものの返事がなく、周囲を見渡すと約20mの距離に本船が見えたので、本船まで泳いで行ったところ、本船のプロペラ翼に右半身付近を接した状態の同乗者を認めた。

船長は、同乗者に意識があることを確認した後、本船の後部甲板上がり、プロペラ翼に絡まった同乗者の着衣をのこぎり鎌で切り、同乗者を後部甲板に引き揚げた。

船長は、携帯電話が濡れて使用できず、主機を始動させたものの、舵輪が動かなかつたので船外機を見たところ、船外機とステアリングロッドの結合部分が破損したと思った。

本船は、船長がスロットルレバーを操作し、同乗者が船外機を直接手で押さえる形で航行を開始し、19時30分ごろマリーナに帰航した。

同乗者は、車で自宅に戻った後、救急車を要請し、病院に搬送されて右外傷性血気胸、右多発肋骨骨折及び右肺挫傷と診断された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、舵輪からの作動がステアリングワイヤを介して後部甲板右舷側に取り付けられたステアリングロッドに伝えられ、同ロッド先端にある穴状の嵌合部に、船外機に取り付けられたボールジョイント（以下「本件ジョイント」という。）を嵌合して保護筒で覆った構造となっており、同保護筒はスプリングにより圧着されているものであったが、本事故時、同ロッドの嵌合部から本件ジョイントが抜けた状態であった。(写真1、2参照)

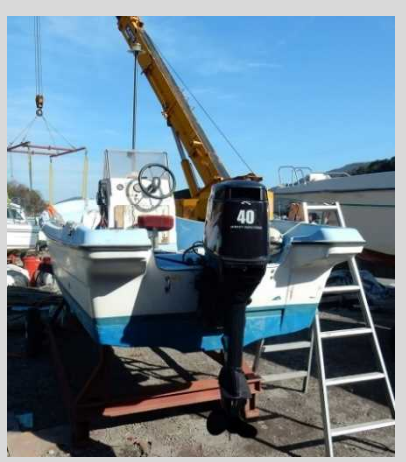
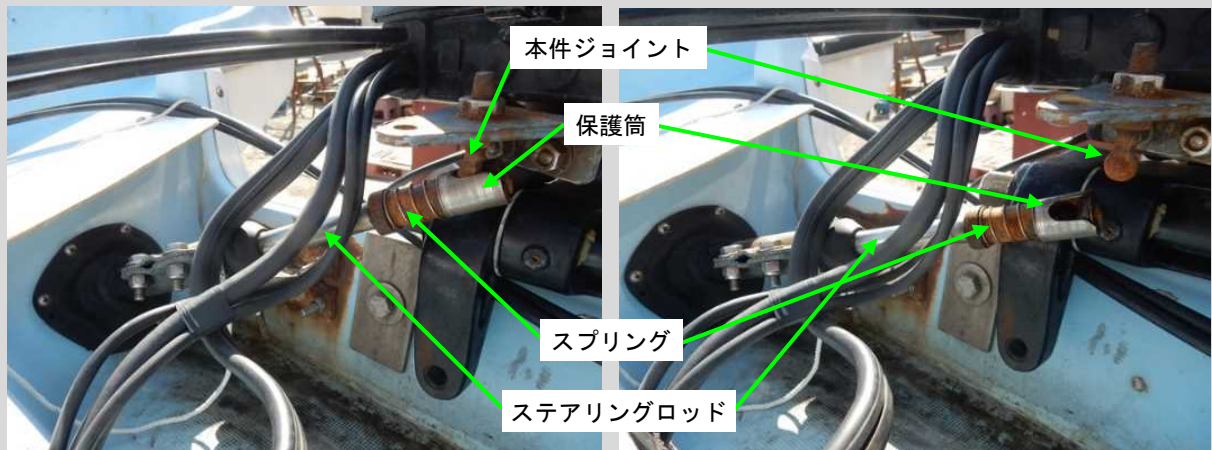


写真1 本船

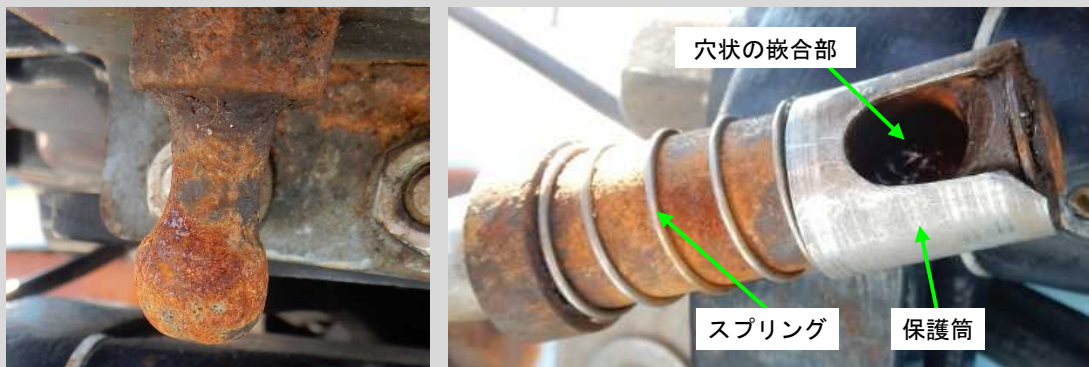


正常な状態

本件ジョイントが抜けた状態

写真2 船外機とステアリングロッドの結合状況

本件ジョイントは、腐食、摩耗及び変形が生じている状態が認められた。(写真3参照)



本件ジョイント

ステアリングロッド先端

(写真3 本件ジョイント及びステアリングロッド先端の状況)

本船は、平成30年10月ごろから約1年間、使用されずにマリーナに係留され、令和元年10月に船長が乗船しようとした際、舵輪が動かなかったので、機関整備業者によりステアリングワイヤに付着した錆の除去や潤滑油の注油等の整備が行われ、その後、週1回程度の頻度で運航されていた。

船長は、本船が急旋回した際、舵輪を動かしていなかった。

同乗者は、落水した際、本船が近くに見えてブルワークをつかんだことまでは覚えていたものの、プロペラ翼に接触した時のことは覚えていなかった。

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

あり

気象・海象等の関与

なし

判明した事項の解析

本船は、鴻島西方沖を北東進中、本件ジョイントに摩耗や変形が生

	<p>じていたことから、ステアリングロッド先端の嵌合部から本件ジョイントが抜け、右舵が取られた状態となって右舷方に急旋回し、船長及び同乗者が振り落とされて落水し、同乗者が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、海上平穏で船体動揺がない中を直進中、ステアリングロッド先端の嵌合部から本件ジョイントが抜けたものと考えられるが、その際の際の同嵌合部の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、鴻島西方沖を北東進中、本件ジョイントに摩耗や変形が生じていたため、ステアリングロッド先端の嵌合部から本件ジョイントが抜け、右舵が取られた状態となって右舷方に急旋回し、船長及び同乗者が振り落とされて落水し、同乗者がプロペラ翼に接触して負傷したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 日頃から船体及び機関の点検を行い、部品の摩耗や変形が認められた際は、必要に応じて交換する等の適切な整備を行うこと。 ・ 防水型又は防水パックに入れた携帯電話を所持し、緊急時における連絡手段を確保しておくことが望ましい。 ・ 船舶事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生場所概略図

