

船舶事故調査報告書

令和3年8月18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（岸壁）
発生日時	令和3年3月25日 05時53分ごろ
発生場所	境港 境港竹内南東防波堤灯台から真方位317° 210m付近 （概位 北緯35° 30.9′ 東経133° 15.2′）
事故の概要	プレジャーボート ^{トリプルエィーワン} AAA-Iは、出航操船中、岸壁と衝突した。 AAA-Iは、同乗者Aが負傷し、左舷船首部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年4月12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 AAA-I、2.4トン 272-24555鳥取、佐藤産業有限会社 7.18m (Lr) × 2.77m × 1.32m、FRP ガソリン機関（船外機）、183.90kW、令和2年10月
乗組員等に関する情報	船長 64歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年10月25日 免許証交付日 令和元年10月25日 （令和6年10月24日まで有効） 同乗者A 42歳
死傷者等	軽傷 1人（同乗者A）
損傷	左舷船首部外板に破口、左舷外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時04分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか4人の同乗者を乗せ、釣りの目的で、令和3年3月25日05時50分ごろ境港公共マリーナの係留場所（北北西側の岸壁から南南東方へ櫛状に張り出した棧橋と棧橋前面海域に設置された係船柱で区画整備された場所）を出航した。 本船は、船長が操舵室右舷後方外板に設置された操縦装置（舵輪ク

	<p>ラッチレバー及びスロットルレバーが設置)の後方に立ち、棧橋に船首着けで係留された本船の係留索を外し、主機の回転数をアイドル状態(回転数毎分約650)とし、右舵を取り、クラッチを後進に入れ、船尾を右方に旋回させながらゆっくりとした速力で離棧した。</p> <p>船長は、船首が係船柱間から出て出口を向き出したので、右舵のままクラッチを前進とした。</p> <p>船長は、左舷後方を確認したところ、本船が後進状態であったので、クラッチが前進に入っていないと思い込み、左舷後方を見たままクラッチレバーの状態を確認しないで操縦装置のレバーを前方に倒した。</p> <p>本船は、急に船首が浮上して前進で急速に右旋回を開始し、係船柱に衝突しそうになったので、船長がとっさに右舵一杯としたところ、05時53分ごろ右旋回しながら右舷船首部が北北西側の岸壁に衝突した。</p> <p>同乗者Aは、操舵室左舷側後方の甲板上で手すりに掴まって立っていたところ、本船の船首が急に浮上したのでしゃがもうとした際、前のめり状態となり、操舵室後方左舷外板部に止めてあった操舵室出入口ドア部で顔と左胸を強打した。</p> <p>本船は、操舵室内の操縦席に座っていた同乗者が操船して元の係留場所に係留され、また、乗船していた他の同乗者が海上保安庁へ衝突した旨を通報した。</p> <p>同乗者は、当初、痛みを感じていなかったものの、その後胸が痛み出したので鳥取県境港市内の病院で受診したところ、左第4肋骨骨折及び左顔面挫傷で全治6週間と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況(船首部)、写真2 本船の損傷状況(左舷外板部)、写真3 船長の操縦装置のレバー操作状況、写真4 同乗者Aの負傷時の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、令和2年11月に本船を購入してから初めてクラッチレバーとスロットルレバーが分かれたタイプの船を操船しており、当初、クラッチレバーの操作状態を確認しながら同レバーの操作を行っていたが、最近では慣れてきて確認しないまま同レバーの操作を行っていた。</p> <p>船長は、本事故時、クラッチレバーの操作状態を確認しないまま同レバーの操作を行ったので、スロットルレバーをクラッチレバーと間違えて操作したと、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、境港において、マリーナから右舵を取って後進で離棧し、</p>

	<p>クラッチを前進に入れて出航する際、船長が、クラッチを前進に入れ、左舷後方を見たとき、後進行き足の状態であり、クラッチが前進に入っていないと思い込み、クラッチレバーを操作しようとしてスロットルレバーを操作したことから、急速に前進右旋回して岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の常用薄明時、本船が、境港において、マリーナから右舵を取って後進で離棧し、クラッチを前進に入れて出航する際、船長が、クラッチを前進に入れ、左舷後方を見たとき、後進行き足の状態であり、クラッチが前進に入っていないと思い込み、クラッチレバーを操作しようとしてスロットルレバーを操作したため、急速に前進右旋回して岸壁に衝突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"> ・ 操船者は、クラッチレバーの操作を行う際には、クラッチレバーの操作状態を確認してから同レバーの操作を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

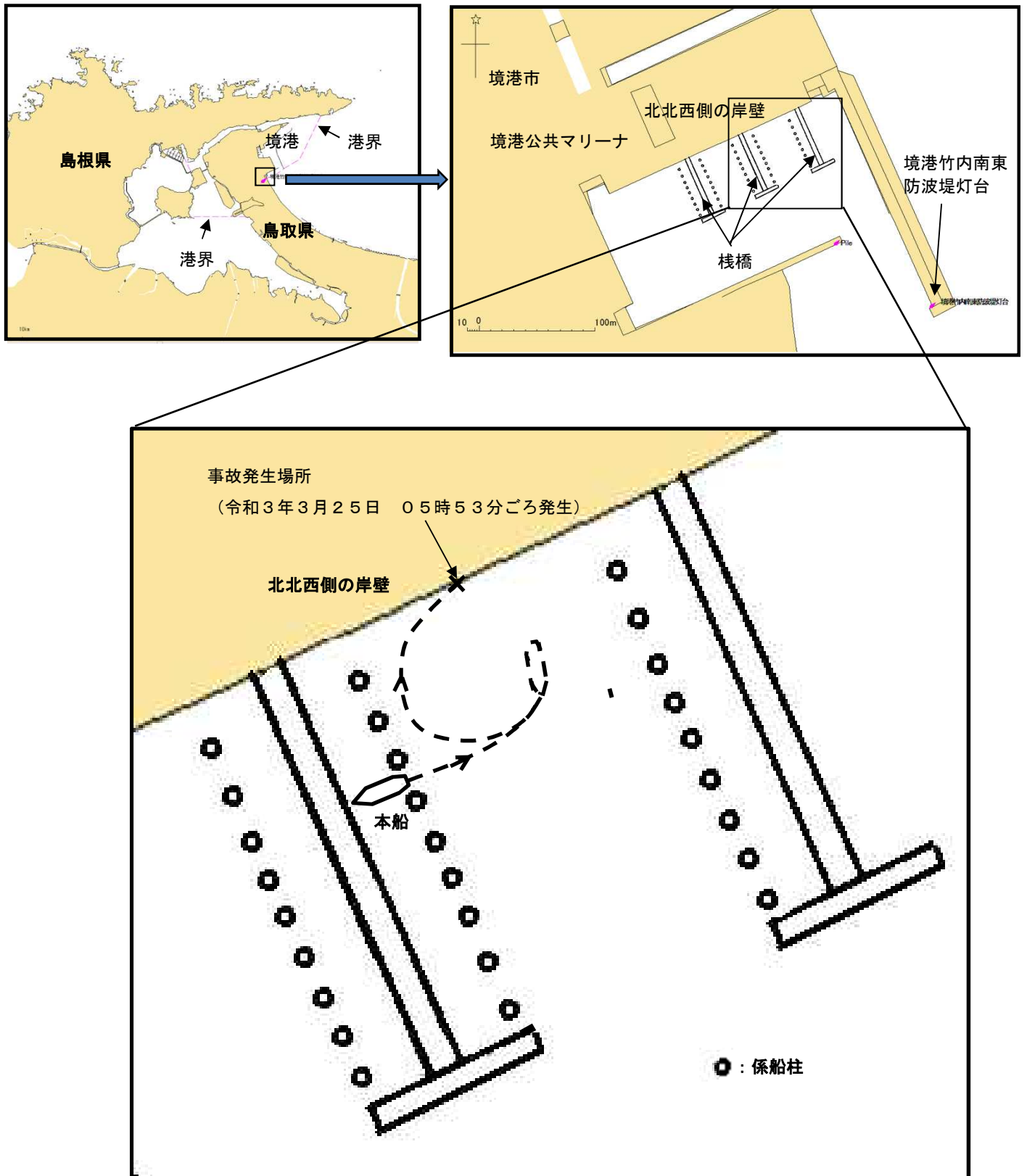


写真1 本船の損傷状況（船首部）



破口部（修理中）

写真2 本船の損傷状況（左舷外板部）



写真3 船長の操縦装置のレバー操作状況

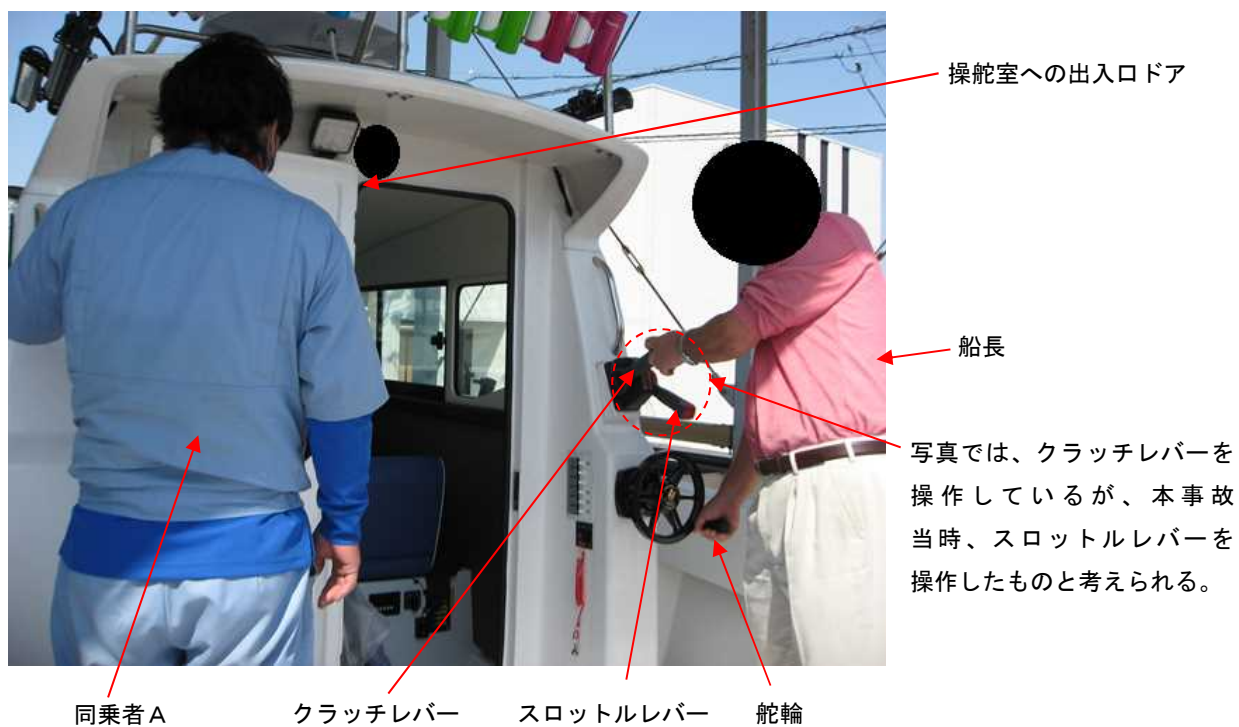


写真4 同乗者Aの負傷時の状況

