

船舶事故調査報告書

令和5年12月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	旅客負傷
発生日時	令和4年8月5日 07時40分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市西之表港西北西方沖 <small>にしのおもて</small> 西之表港南防波堤灯台から真方位286° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯30° 44.4′ 東経130° 57.1′）
事故の概要	海上タクシー <small>しげひま</small> 茂久丸は、西北西進中、波により船体が動揺した際、船首部デッキに座っていた旅客が負傷した。
事故調査の経過	令和4年12月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	海上タクシー 茂久丸、4.8トン KG3-9638、個人所有 11.23m（Lr）×2.65m×0.87m、FRP ディーゼル機関、235.30kW、平成8年3月22日 第295-48181号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 57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 昭和61年5月29日 免許証交付日 令和2年6月22日 （令和8年5月28日まで有効） 旅客A 47歳
死傷者等	重傷 1人（旅客A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 4～5、視界 良好 海象：波高 約1.5～2m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、西之表市馬毛島 <small>まげ</small> での建設 工事作業に従事する旅客Aほか旅客6人を乗せ、令和4年8月5日 07時25分ごろ、馬毛島の葉山漁港に向け、西之表港の岸壁を出航 した。（写真1参照）



写真1 本船

船長は、甲板員を前部甲板に配置し、GPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、港内を低速力で航行した後、沖防波堤の南端を通過する頃、約10ノット(kn)の速度(対地速度、以下同じ。)として手動操舵により西北西進を始め、しばらくして波が高くなってきたので、約8knに減速して同じ針路で続航した。

旅客Aは、後部甲板に多くの旅客がいたので、新型コロナウイルス感染防止上の密集を避ける目的で前部甲板から約50cmの段差がある船首部デッキの左舷側に船尾方を向いて座り、別の旅客1人が旅客Aの右舷側に、他の旅客5人が後部甲板にそれぞれ座っていた。(図1参照)

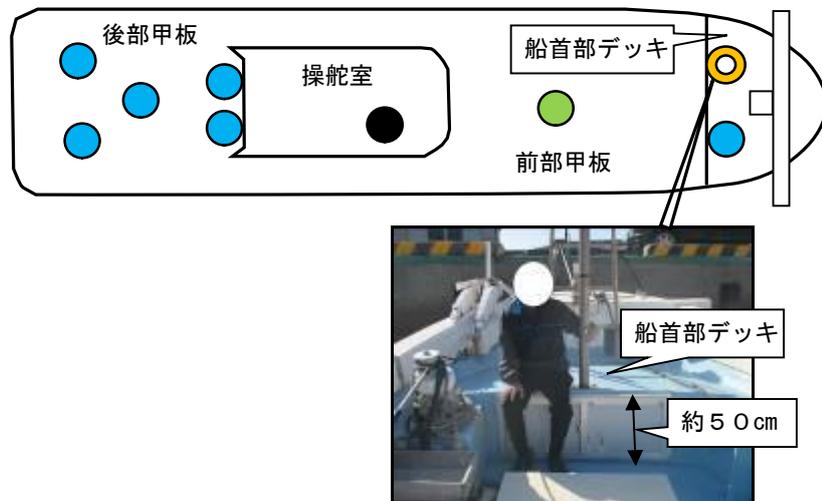


図1 乗船者の乗船位置及び旅客Aの着座姿勢(イメージ)

船長は、船首方から波高約1.5mの波を受けながら西北西進中、波高約2mの波に2回遭遇し、その都度、約4~5knに減速して波を乗り越えた後に約8knに増速する操船を繰り返して航行を続けていたところ、3回目に波高約2mの波を受けたとき、約4~5knに減速したものの、07時40分ごろ、船首部が大きく上下に動揺し、旅客Aの右舷側の旅客が腰を浮かせたように見え、旅客Aが浮き上がって落下するのを認めた。

	<p>旅客Aは、船首部デッキに座っていたところ、出航後身体が浮き上がるような船体の上下の動揺を2回経験し、3回目に船体が上下に大きく動揺したとき、身体が30cm程宙に浮いた後、臀部からデッキ上に落下して腰部に痛みを感じた。</p> <p>旅客Aは、デッキに座ると痛みを感じたので、船首部デッキ上のマストと操舵室との間に張ってあるロープに掴まって立っていたが、葉山漁港に到着した頃、痛みが激しくなり、船長に本事故の発生を申し出た。</p> <p>船長は、旅客Aの隣に座っていた旅客に、本事故の発生を西之表港にある建設工事事務所の担当者に連絡するよう依頼し、旅客Aを乗せて西之表港への帰航を開始した。</p> <p>建設工事事務所の担当者は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>旅客Aは、西之表港に到着後、建設工事事務所の車で病院に搬送され、80日間の加療を要する第12胸椎圧迫骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約27年の一本釣り漁等の経験を有しており、令和3年3月から、漁業の合間に、建設工事事務所からの要請により、工事作業員を馬毛島に輸送する海上タクシーの運航を行っており、本事故発生までに西之表港と葉山漁港との間を約50往復していた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近海域では北西よりの強風が吹くときに急に波高が高くなることを知っており、これまで大きな波を受けるときには減速すれば、船体の上下の動揺を軽減して安全に航行できていたので、本事故当時も同様に操船していたが、旅客を船首部から後部甲板に移動させておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト*1によれば、波により船体が動揺する場合、旅客を船体中央より後方の部分に乗船させることが必要であると分析されている。</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>あり</p> <p>本船は、風力4～5の西北西風が吹く中、西之表港西北西方沖を西北西進中、波高約2mの波を船首方から受けるとき、船長が、約4～5knに減速して航行すれば安全に航行できると思い、旅客を船首部デッキに乗せた状態で航行を続けたことから、波を受けて船体が上下に動揺した際、旅客Aが浮き上がって臀部からデッキ上に落下して負</p>

*1 運輸安全委員会ダイジェスト第41号「遊漁船の安全運航に向けて」
https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No41_all.pdf

	<p>傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近海域で北西よりの強風が吹くときに急に波高が高くなることを知っており、これまで大きな波が来るときには減速すれば、船体の上下の動揺を軽減して安全に航行できていたことから、波高約2mの波を船首方から受けるとき、約4～5knに減速して航行すれば安全に航行できると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、風力4～5の西北西風が吹く中、西之表港西北西方沖を西北西進中、波高約2mの波を船首方から受けるとき、船長が、約4～5knに減速して航行すれば安全に航行できると思い、旅客を船首部デッキに乗せた状態で航行を続けたため、波を受けて船体が上下に動揺した際、旅客Aが浮き上がって臀部からデッキ上に落下したことにより発生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"> ・ 旅客を輸送する小型船舶の船長は、船体動揺が予測される場合、旅客を後部甲板に移動させること。 ・ 海上タクシーの船長は、事故が発生したとき、事故の状況を適切に把握し、自ら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

