

## 2012・09・03 日本海船外機プロペラによる負傷事故

新潟大学ヨット部 主将：島田高志

### 1、事故概要

レスキュー艇「日本海」(以下日本海)が出艇の際、船外機始動時にエンジンの回転数が急激に上昇し、それと同時にギヤが後進に入った。その後ギヤを中立にしようと試みたが、誤って前進に入り、日本海を押さえていた部員のうち、左舷後方にいた V の左足甲に船外機のプロペラがあたり骨折、神経を一本切断する怪我を負った。

### 2、事故発生日時

2012年9月3日(月)午前08:02頃

### 3、事故発生場所

新潟市関屋浜 新潟大学ヨット部部室周辺

### 4、出艇予定

ヨット9艇(470級3艇、スナイプ級2艇、シングルハンド4艇)

3532 A(3回生)・B(2回生)

3377 C(2回生)・D(1回生)

3166 E(1回生)・F(2回生)

28339 G(3回生)・H(1回生)

27709 I(1回生)・J(2回生)

さんふらわあ K(1回生)

ライム L(1回生)

グリーン M(1回生)

ホッパー N(1回生)

レスキュー艇2艇

朱鷺 船長：O(4回生)

ドライバー：P(OB)

飛び込み：Q(1回生)・R(1回生)・S(1回生)

日本海 船長兼、ドライバー：T(2回生)

飛び込み：U(3回生)・V(1回生)・W(1回生)・X(1回生)

陸 X(2回生)・Y(1回生)・Z(1回生)・I(1回生)・II(1回生)

※9月3日現在における現役部員の二級船舶免許保有者

4回生 III・IV・V・VI・O・VII

3回生 G・VIII・IX・X・U

2回生 B・XI・XII・T・φ・C・J・

ε

## 5、事故発生状況

### ① 天候

天気 晴れ

風 1~2m/s

波 0.5m

気象台 (天気) 晴れ昼すぎから時々曇り

ところにより昼すぎから夜の初めころ雨で雷をともなう

(風) 南東日中北西海上でははじめ南東 MAX 朝 10m/s、日中 6~7m/s

(波) 0.5m

(気温) MAX33℃

### ② 負傷者

V (1回生) 左足甲部負傷 以上1名

## 6、事故状況詳細

### (1) 天気

晴れ、南東の風 (海上では 3.5~5.0m/s(実測)、浜辺では 1~2m/s)、気温 31℃、波 0.5m、警報・注意報なし

### (2) 海況

穏やか、うねりなし

### (3) 事故状況説明

8:00 レスキュー艇 (朱鷺) が出艇判断をするため海上の状況確認へ出艇。

8:02 レスキュー艇 (日本海) を海に浮かべる。日本海を出艇させるため (船首: Y、右舷側 (船首より): W、U、左舷側 (船首より): X、V) が艇をおさえていた。 (別図1参照)

ドライバーの T がギヤシフトレバーのニュートラルを確認し、エンジンを始動。このとき、スロットルレバーは未確認だった。そのため、エンジンが始動した瞬間、スロットルレバーが Hi の方向で入っていたと思われ、急激にエンジンの回転数が上昇した。T が驚いた拍子に何らかの形でギヤが入った。陸上で見ていた部員からの証言では、船は一度後進したようにも確認されている。その後制動させようとした T がギヤを中立にしようとしたところ、誤って前進に

入ってしまった。船をおさえていた部員は日本海にしがみついた形でひっぱられた。右旋回した瞬間、船尾左舷側にいた V の左足甲部に船外機のプロペラがぶつかった。T がロックプレートを外し、エンジンを強制停止させた。その後惰性で前進し、浜に対して左舷側が向いた状態で静止した。

すぐに T・J が V を抱きかかえ部室へ運び込んだ。日本海をおさえていた U が無線で部室と朱鷺に連絡をした。

8:04 M (1 回生) が携帯電話で 119 に通報した。

この時応急処置の方法を聞き、M、F (2 回生) で止血処置をした。

8:06 朱鷺着艇完了 部員全員部室前へ集まった。

8:15 救急車到着。V の応急手当を行った。この時には出血はほぼとまっていた。

8:20 救急車へ V、T、U が移動。(救急隊の方々に搬送先の連絡をとる)

8:30 救急車出発。

8:35 新潟中央病院に到着。

9:10 海上保安庁が事故連絡を受け部室に訪れた。

日本海の出艇時に付近にいた部員中心に事情聴取を行った。

また、現場確認、書類確認、日本海の再始動を行った。

11:45 聴取終了。

12:00 解散。

15:30 遠征先より主将が部室着、病院へ移動。

16:10 V のご両親および V 本人と面会。

またこの間 8:45 頃から部員で事故時の状況確認、記録を行い、関係先への連絡を行った。連絡した先は以下に示す。

新潟大学学生支援課学生係

ヨット部顧問の吉村宣彦先生

みはらしや 岡とも子さん

V の保護者

遠征中の主将 (島田高志 : 3 回生)

## 7、事故原因

- ・日本海の船外機始動時のスロットルレバーの確認不足。
- ・エンジンを始動する際の手順の確認不足。
- ・スロットルレバーが Hi の方向で入ったまま、スロットルフリクションアジャスタが締まっている状態だったため、スロットルレバーが Start の位置に戻らなかった。
- ・エンジンを始動させた後、誤ってギヤを後進にかけてしまい、その後中立に戻そうとしたが前進に入ってしまった。

- ・上級生、幹部が少なく、また引き継ぎ直後ということもあり指示が上手く出せなかった。
- ・5日間連続練習の最終日だったため、疲労が溜まっていた。
- ・シングル艀装の人手が足りなかったり、マリンシューズがばらばらで探すのに時間がかかったりと、出艇前に慌てる場面があった。

## 8、今後の対応

- ・船外機始動時の確認手順の徹底。
- ・船外機始動時に船体を支える人員の配置および方法の最適化を検討する。  
例：船尾付近では船体を押さえない。ロープを使用して支える。
- ・日本海の船外機のプロペラにプロペラガードを付ける。

## 9、事後の処理

- ・事故時、部室にいた部員で事故の状況確認、対応について議論し、事故報告書を作成した。また関係者の方々に連絡をした。連絡した先は以下へ示す。

顧問 吉村宣彦先生  
新潟大学学生支援課学生係  
OB 会会計 市村壮生氏  
部室名義人 岡とも子氏  
新潟県セーリング連盟理事 津野洋氏  
OB 諸氏

## 10、その後の対応

### ・9月7日（金）

OB 諸氏、関係者（部室名義人：岡とも子氏、新潟県セーリング連盟：津野洋氏・細井房明氏・石川雅之氏、新潟市セーリング連盟：武田和夫氏、安藤幸治元コーチ、浦本武治元コーチ）、各部員の保護者へ9月4日17:37時点での事故報告書を発送した。

### ・9月8日（土）

海上保安庁による現場検証が行われた。

<内容>

- ・日本海を浜から海に浮かべる際の人員配置の確認
- ・ドライバー（T）の乗船時の様子の撮影
- ・日本海のエンジン始動時の位置確認
- ・事故発生までの日本海の動き（船首方位、水深、浜までの距離）
- ・日本海を押さえていた人員の事故発生時の動き
- ・日本海のエンジン発進時の様子の再現

<判明したこと>

日本海を発進させる際、エンジンのスロットルが開いた状態でギヤを前進にかけることにより、船が

一瞬後進してから前進することが確認された。

・9月10日(月)

・T、W、X、Cが海上保安庁にて事情聴取を行った。

・9月11日(火)

・U、T、Yが海上保安庁にて事情聴取を行った。

・9月12日(水)

・(株)タカハシ新潟万代マリーナ佐野さんを外部講師として招き、船外機に関する講習を行った。船外機の取り扱いに関する説明を受けた後、実際にレスキュー艇「朱鷺」「日本海」の出着艇を佐野さんに確認・改善点を指摘して頂いた。その後、船舶免許保持者全員で安全確認に重点を置いた出着艇練習を行った。

・全体ミーティングを行い、事故の原因及び今後の改善点を協議した。出た意見をもとに安全管理マニュアル及び事故報告書の改訂を行った。

・9月14日(金)

・日本海の船外機にプロペラガード(下写真)を取り付けた。



・9月15日(土)

・「防災の日」として、曳航をしたことがない船舶免許保持者を運転手、したことがあるものを船長として曳航練習を行った。1年生を中心に沈起こし練習、艇のアンカリング練習を行った。また曳航練習の最後には新潟県沖で地震が起きた想定をし、避難先へ逃げる手前までの動きを確認した。

・9月16日(日)

・ファミリーデーを開催。実際に部室まで来てくださったご家族の方に今回の事故の件を報告した。その際事故報告書と安全管理マニュアルしたものを配布した。

・9月19日(水)

・大学から救命救急法講習会を行って頂いた。

<参加者:3回生 X・U・o

2回生 F・T・J・λ・X

1回生 Y・Q・R・K・Ω・Z・δ

<計15名>

救急車の要請の仕方、傷病者の安静の確保、止血法、熱中症の予防・対策、AEDを用いた救急処置

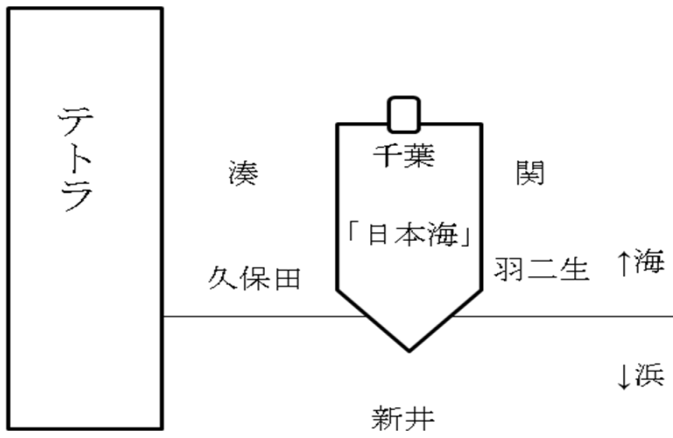
の流れを教わった。傷病者の安静の確保、止血法、AED を用いた救急処置では実習を行った。その後講習会に参加しなかった部員と内容の共有をした。(下写真)



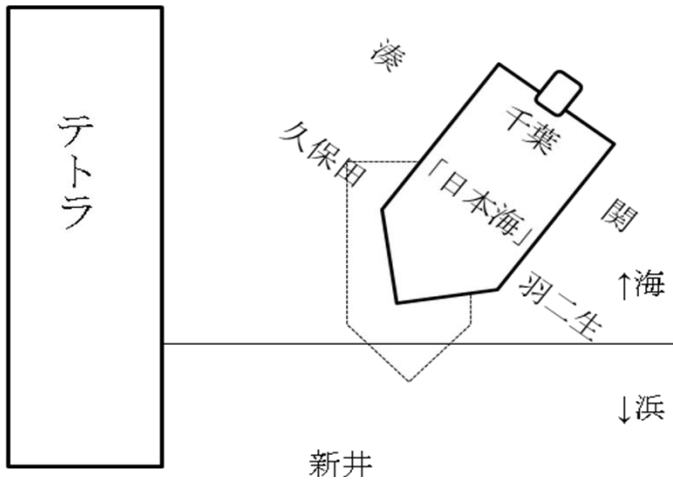
最終記録 2012年9月27日 9:27

08時02分頃

①「日本海」を海に浮かべた直後



②エンジン始動



③事故発生

