

船舶事故調査報告書

平成26年3月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	同乗者負傷
発生日時	平成25年9月1日（日） 09時40分ごろ
発生場所	三重県松阪市吹井ノ浦北東方沖 松阪市所在の松阪港東防波堤灯台から真方位122° 1.3海里付近 (概位 北緯34° 36.3′ 東経136° 35.0′)
事故調査の経過	平成25年9月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	水上オートバイ アダチ、0.1トン 243-39546三重、個人所有 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、132.40kW、平成24年6月7日
乗組員等に関する情報	船長 男性 37歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年7月28日 免許証交付日 平成21年7月15日 (平成26年7月27日まで有効) 同乗者 男性 38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 平成13年6月13日 免許証交付日 平成23年5月2日 (平成28年6月12日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、水上オートバイを遊走させることが可能な水深があるかを確認するため、船長が操縦ハンドル前の座席にまたがって操縦し、同乗者が座席後部にまたがって座席後端部に設けられたハンドレールをつかみ、吹井ノ浦の砂浜から沖へ向け、速力を約10km/hとして出発した。 船長は、出発の際、重さ5kgのダンフォース型アンカー（以下「本件錨」という。）及び錨索を右側のステップ上の船長と同乗者の足の

	<p>間に置き、固定しなかった。</p> <p>本船は、水深確認を終え、出発した砂浜から約200m沖で同砂浜へ向けてゆるやかに右転した後、右転位置から約50m付近を南西進中、平成25年9月1日09時40分ごろ、船首方から波高約20cmの波浪（以下「本件波浪」という。）を受けて船首が持ち上がり、同乗者がバランスを崩して後方へ転落した。</p> <p>同乗者は、海面から顔を出して本船方を見た際、右膝裏へ何かがつかる衝撃と激しい痛みを感じ、海中に本件錨が見えたので、本件錨が当たったものと思った。</p> <p>船長は、同乗者の声を聞いて振り返ったところ、同乗者が本船後方約5mの海面で顔を出して苦痛を訴えていたので、救助するため、本船から飛び降りて同乗者へ向かい、同乗者を本船へ揚収した。</p> <p>船長は、同乗者を本船へ揚収する際、同乗者から本件錨が右膝裏へ当たった旨の訴えを受け、また、本件錨がステップ上からなくなっていたので、海中を見たところ、本件錨を認め、本件錨が海中へ落ちたものと思い、本件錨を引き上げてステップの上に乗せた。</p> <p>船長は、同乗者の右足のふくらはぎなどから出血していることを認め、本件錨が同乗者のふくらはぎに当たったものと思い、同乗者を出発した砂浜へ搬送した。</p> <p>同乗者は、出発した砂浜で待機していた知人の1人が、携帯電話で救急車を119番に要請し、救急車で病院へ搬送され、右膝裏挫創及び右ふくらはぎ断裂と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約0.9m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件錨は、長さ約4mの錨索で結ばれ、同錨索は本船船尾に設けられたU字ボルトにつながれていた。</p> <p>船長は、水上オートバイを遊走させる際、ふだんは、本件錨及び錨索をU字ボルトから取り外して船首のストレージハッチに納めていたが、本事故当時は低速で短時間の航行予定であったことから、本件錨が動揺で海中へ落ちることはないと考え、本件錨及び錨索をステップ上に固定せずに置いていた。</p> <p>船長は、出発及び回頭前には、同乗者に動揺に注意するように伝え、同乗者はうなずいて答えていた。</p> <p>船長及び同乗者は、飲酒していなかった。</p> <p>船長及び同乗者の健康状態は、それぞれ良好であった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>同乗者は、海外で1回、国内で2回の上水オートバイ同乗経験を持ち、水上オートバイから落水したことはないものの、落水する可能性があることを知っていた。</p> <p>同乗者は、海水パンツを履き、長袖シャツを着た上から救命胴衣を</p>

	<p>着用していた。</p> <p>船長及び同乗者は、本件錨がステップから落ちた状況を見ていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし 不明</p> <p>本船は、吹井ノ浦の砂浜へ向け、吹井ノ浦北東方沖を南西進中、船首方から本件波浪を受け、船首が持ち上がり、同乗者が落水した際、ステップ上に固定せずに置かれていた本件錨が海に落ちていたことから、同乗者が後方から本船に引かれて来た本件錨と接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>本件錨は、ステップ上に固定せずに置かれていたことから、本件波浪による船体動揺又は右転時の船体傾斜により、海に落ちた可能性があると考えられるが、船長及び同乗者が、本件錨が海に落ちるところを目撃しておらず、海に落ちた状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、吹井ノ浦の砂浜へ向け、吹井ノ浦北東方沖を南西進中、船首方から本件波浪を受け、船首が持ち上がり、同乗者が落水した際、ステップ上に固定せずに置かれていた本件錨が海に落ちていたため、同乗者が後方から本船に引かれて来た本件錨と接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・水上オートバイを航行させる際は、船体につながれた錨が海に落ちないように固定するなどの措置を講じること。