

# 船舶事故調査報告書

平成27年10月8日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	同乗者死亡
発生日時	平成27年4月12日 14時30分ごろ
発生場所	長崎県松浦市福島東岸付近 波多津港西防波堤灯台から真方位260°600m付近 （概位 北緯33°22.53′ 東経129°51.55′）
事故調査の経過	平成27年4月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 水上オートバイ HEIWA、0.2トン 290-63499福岡、有限会社平和プロパン 2.85m(Lr)×1.10m×0.47m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成26年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年4月11日 免許証交付日 平成26年4月14日 （平成31年4月13日まで有効） 同乗者 女性 54歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）を後部座席に乗せ、‘福島東岸と佐賀県唐津市及び同県伊万里市西岸とで形成された水路’（以下「本件水路」という。）を南進した。 A船は、仲間の水上オートバイ5隻の後方を約70km/hの速力で本件水路に沿って右転しながら航走中、前方を航行していた水上オートバイ1隻が減速したため、同船の引き波を避けるため、右に大きく旋回して同船の右舷側から追い越しを始めた。 船長は、減速した水上オートバイを左に見て追い越した後、前を向いたところ、福島東岸付近の栈橋に左舷着けしている貨物船（以下「B船」という。）に気付いたので、左にハンドルを取り、B船から約20～30mの距離を隔てて通過する態勢で南西進した。 A船は、B船の右舷側を通過中、船長が‘B船の右舷船尾から沖側

の海面に伸びているロープ’（以下「本件ロープ」という。）に約5m手前で気付いてアクセルレバーを放したものの、平成27年4月12日14時30分ごろ、本件ロープにハンドルバーの前のフード部分が接触して通過し、停止した。（写真1参照）

本件ロープが接触した箇所

ハンドルバー



写真1 A船の全景

船長は、本件ロープで左肩をかすったが、同乗者が気になり、後ろを振り向いたところ、約10m後方の海面に同乗者が仰向けの状態で浮いていたので、海に飛び込み、来援した仲間の水上オートバイに同乗者を引き上げて福島大橋の東側へ運んだ。

同乗者は、左顎を負傷して意識がない状態であり、仲間の1人が要請した救急車で病院に搬送され、心肺蘇生措置が施されたが、<sup>けい</sup>頸髄損傷による死亡と検案された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

気象・海象

気象：天気 曇り、風 なし

海象：海上 平穏

その他の事項

船長は、特殊小型船舶操縦士の免許を取得後、A船に約14～15回乗船しており、そのうち本件水路を航行して伊万里市の海岸から松浦市鷹島まで往復したことが約5～6回あった。

本件水路は、主に地元の漁船やプレジャーボート等が航行していたが、大型船が航行することはまれであった。

船長は、地理に不案内であったので、A船でツーリングをする際には、仲間の水上オートバイ数隻と共に航行していた。

船長は、本件水路は、海面が穏やかで速力を出しやすいと思っていた。（写真2参照）



写真2 本件水路の状況

船長は、本事故時、速力を上げて航走していたので、前屈みの低い姿勢をとっていた。

船長は、これまで福島東岸沖を航行した際には、水路の中央付近を航行していたので、福島東岸付近に係留している船舶を見た記憶がなく、また、係留中の船舶から沖側の海面に小錨用錨索が伸びている場合があることを知らなかった。

A船を含む水上オートバイ6隻の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。

B船の船舶所有者は、約40年前から福島東岸付近の棧橋にB船若しくは前所有船舶に係留させており、いつも舷側から約40～50mのところの小錨を入れていた。

A船が接触した本件ロープは、B船の小錨用錨索（直径約50mmの合成繊維製ロープ）であり、本事故当時、水面上に出ている部分の長さが約30mであったが、その存在を示す標識などはなかった。（写真3、写真4参照）



写真3 B船の係留状況①



写真4 B船の係留状況②

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

気象・海象等の関与

なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、福島東岸付近を南西進中、船長が、約70km/hの速力でB船に接近して航走する際、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、本件ロープに至近で気づき、同乗者が本件ロープに当たって死亡したものと考えられる。</p> <p>船長は、係留中の船舶から沖側の海面に小錨用錨索が伸びている場合があることを知らなかったことから、B船に接近して航走し、かつ、前路の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、海面が穏やかであったことから、約70km/hの速力で航走したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、左顎を負傷していたことから、本件ロープが左顎に当たったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、福島東岸付近を南西進中、船長が、約70km/hの速力でB船に接近して航走する際、前路の見張りを適切に行っていなかったため、本件ロープに至近で気づき、同乗者の左顎が本件ロープに当たっ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"> <li>・ 周囲の船舶、障害物等を回避できる安全な速力や距離を保って航行すること。</li> <li>・ 係留中の船舶からは錨索が出されている場合があるので、付近を航行する際には、周囲の見張りを適切に行い、注意して航行すること。</li> <li>・ 小錨用錨索等には、その存在を示す標識などを付けることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

