

## 船舶事故調査報告書

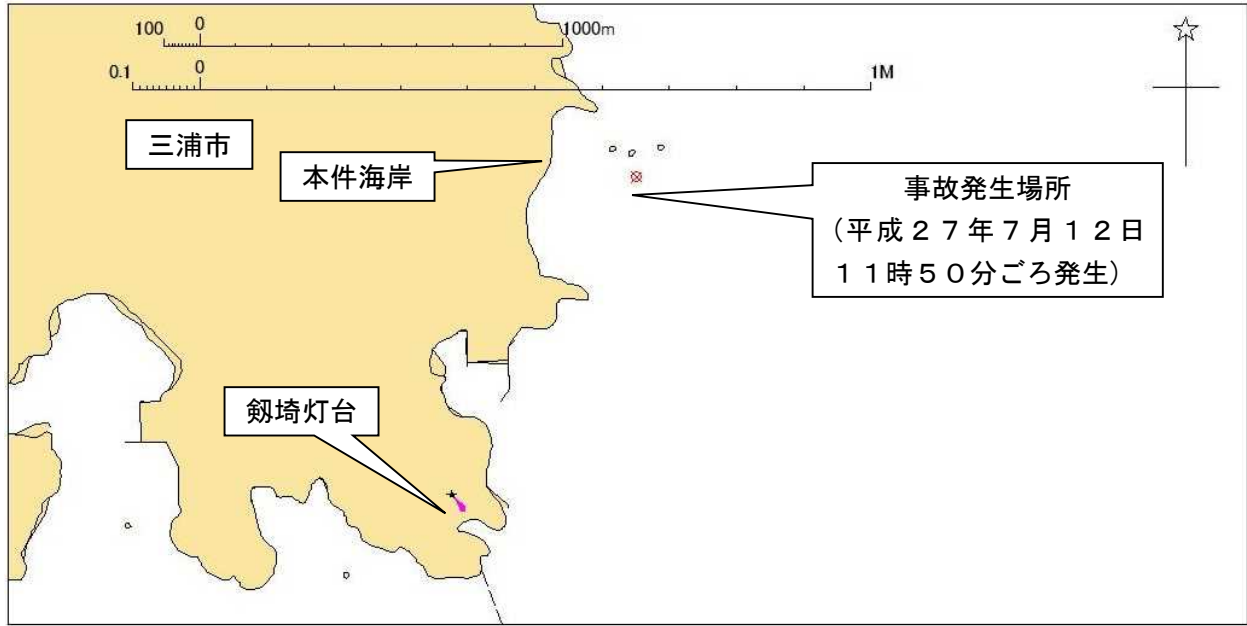
平成27年12月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗組員及び同乗者負傷
発生日時	平成27年7月12日 11時50分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市 <sup>つるぎ</sup> 劔埼北北東方沖 劔埼灯台から真方位030° 1,010m付近 （概位 北緯35°08.95′ 東経139°40.96′）
事故の概要	水上オートバイリトルモンキーは、西進中、船長及び同乗者2人が負傷した。
事故調査の経過	平成27年7月17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 リトルモンキー、0.1トン 260-46828神奈川、個人所有 2.85m(Lr)×1.06m×0.43m、FRP ガソリン機関、188kW、平成22年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 40歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年10月3日 免許証交付日 平成25年10月3日 （平成30年10月2日まで有効） 同乗者A 女性 31歳 同乗者B 女性 31歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）、軽傷 2人（船長及び同乗者B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2 海象：波向 南、波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期 本事故発生場所の北西約19海里に位置する平塚沖総合実験タワーの有義波の観測値は、以下のとおりであった。 12時00分 波向 西南西、波高 1.46m 神奈川県三浦市には、7月10日04時55分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続していた。
事故の経過	船長（以下「船長A」という。）は、平成27年7月12日午前中に劔埼北方の海岸（以下「本件海岸」という。）で出航準備を行い、

	<p>沖の方は波が低かったものの、海岸線付近の波が高かったので、他の2艇の水上オートバイの船長と話し合っ出航を見合わせた。</p> <p>船長Aは、他の水上オートバイの船長達と食事をしながら波の状況を観察していると、海岸線付近の波が低くなってきたので、他の水上オートバイ2艇が出航したのち、本船（以下「A船」という。）に1人で乗り組み、11時05分ごろ本件海岸を出航した。</p> <p>船長Aは、海況悪化の可能性を考え、遠くへは行かずに付近を遊走してから帰航しようと思っていたところ、他の1艇の水上オートバイ（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）が手を振っているのを見て、B船の方へ近寄った。</p> <p>船長Aは、B船の近くに1隻のプレジャーボートがおり、その船長から同プレジャーボートに乗っていた船長Aの知人2人を岸まで送ってほしいと頼まれたので、A船の操縦席の後部に2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、本件海岸へ向けて航行を開始した。</p> <p>船長Aは、本船を本件海岸に向けて西進させ、左舷方を見た際、至近に高い波が発生してA船の方へ接近し、B船が既に波の頂上へ持ち上げられているのを認めて危険を感じ、この波を避けることができないと思い、波の来る方向にA船の船首を向けた。</p> <p>A船は、11時50分ごろ波の頂上へ持ち上げられ、続いて波の谷間に落下し、衝撃で同乗者A及び同乗者Bが落水した。</p> <p>船長Aは、落水を免れたものの、衝撃で右顎を負傷して腰にも痛みを覚えたが、落水した同乗者A及び同乗者BをA船に引き揚げて後部座席に乗せ、B船の様子を見るためにB船に近寄った。</p> <p>船長Aは、船長BがB船の上で動けなくなっているのを認め、B船の乗船者へ陸にいる仲間に救援を求める旨を伝え、本件海岸へ向けて航行し、本件海岸に到着して仲間に状況を説明し、救急車の手配及びB船の救助を要請した。</p> <p>船長Aは、同乗者A及び同乗者Bと共に救急車で病院へ搬送された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 天気図 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、年間約10～20回、約2年の水上オートバイの操縦経験を有し、本事故海域を航行したのが4回目であり、本事故当時、波浪注意報が発表されていることを知らなかった。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、水上オートバイの操縦経験がなく、同乗者Aは、水上オートバイに乗船するのが初めてであり、本事故時、両者とも船長A着用の救命胴衣に両手でつかまっていた。</p> <p>本事故当時、日本の南方及び九州西方海上に台風があり、うねりが太平洋岸各地に到達していた。</p> <p>海図W1062（東京湾中部）によれば、本事故発生場所付近の海</p>

	<p>域は、海岸線の一部が干出浜（岩）になっており、付近に浅所が存在した。</p> <p>船長Aは、本事故後、波がある状況で出航したことが誤りであったと思った。</p> <p>A船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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、日本の南方及び九州西方海上に台風があり、うねりが太平洋岸各地に到達している状況下、船長Aが、本件海岸付近の波が低くなってきたので出航したことから、左舷方至近で発生して接近した波の頂上へ持ち上げられ、続いて波の谷間に落下した衝撃で船長A、同乗者A及び同乗者Bが負傷したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日本の南方及び九州西方海上に台風があり、うねりが太平洋岸各地に到達している状況下、船長Aが、本件海岸付近の波が低くなってきたので出航したため、左舷方至近で発生して接近した波の頂上へ持ち上げられ、続いて波の谷間に落下した衝撃で船長A、同乗者A及び同乗者Bが負傷したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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>・ 出航前に気象及び海象情報を入手し、出航の可否を適切に判断すること。</li> <li>・ 日本の南方海域等で台風が発生しているときは、うねり性の高波が数日間続き、浅海域では高い波が発生することがあるので、波の発生状況を観察し、高い波が発生している場合には、近づかないこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 天気図

