

船舶事故調査報告書

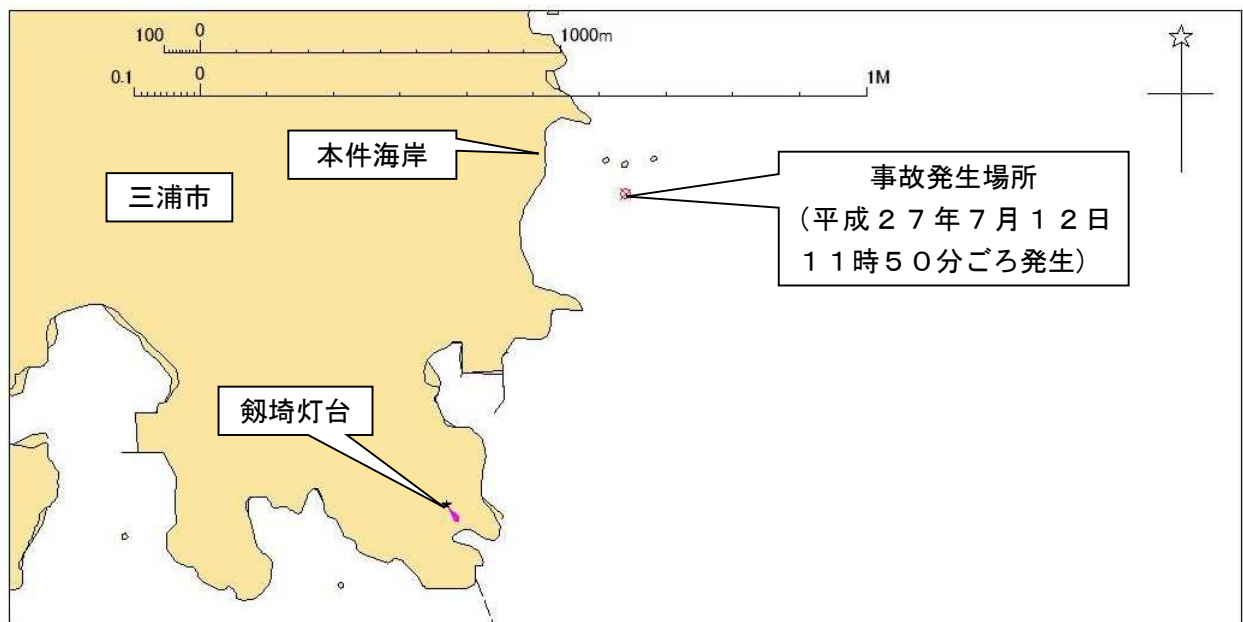
平成27年12月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

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 劔崎 ^{つるぎ} 北北東方沖 劔崎灯台から真方位030° 1,000m付近 （概位 北緯35°09.0′ 東経139°41.0′）
事故の概要	水上オートバイ ^{シナンジュ} SINANJUは、西進中、船長が負傷した。
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。 原因関係者からの意見聴取手続きを行った。
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 SINANJU、0.1トン 235-48590神奈川、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、188kW、平成21年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 二級小型船舶操縦士（1海里限定）・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年7月29日 免許証交付日 平成26年7月14日 （平成31年7月13日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
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 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。 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
事故の経過	船長は、平成27年7月12日午前中に劔崎北方の海岸（以下「本件海岸」という。）で本船の出航準備を行い、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ため、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。 本船は、船長が、他の水上オートバイの船長達と食事をしながら波

	<p>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、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）2人を操縦席後部に乗せ、11時00分ごろ本件海岸から出航した。</p> <p>船長は、本件海岸の沖に知人が乗船したプレジャーボートがおり、そのプレジャーボートの付近を遊走したのち、本件海岸へ戻ろうとして劔埼北北東方沖を西進中、本件海岸の前面に高い波が立っているのを認めて減速し、どこに戻れば安全か考えていたところ、左舷方至近で高い波が発生し、本船の方へ接近して来るのを認めた。</p> <p>本船は、船長が、この波を避けることができないと思い、波を乗り越えようとして波の来る方向へ回頭したものの、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、衝撃で乗船者全員が落水した。</p> <p>船長は、腰付近に負傷したことを感じ、泳いで本船に近づくと、同乗者のうち1人が本船に上がっており、もう1人が傾かないように水中で艇を支え、両人の助けを借りて本船に上がったものの、動くことができなかった。</p> <p>本船の近くにいた僚船の船長は、本船に近づいて状況を確認し、陸にいる仲間に救助を求める旨を本船の乗船者に伝え、本件海岸に戻り、陸にいた仲間に救急車の手配及び本船の救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、他の水上オートバイで来援した仲間に救助され、船長が、救急車で病院へ搬送され、第1腰椎破裂骨折と診断された。</p> <p>本船は、来援した仲間が乗船し、本件海岸まで運ばれた。 （付図1 事故発生場所概略図、付図2 天気図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、年間約30～40回、約6年間の水上オートバイの操縦経験を有しており、ふだん、波を越えるときは、腰を浮かし、膝を使ってショックを和らげるようにしていたが、本事故時、同乗者が船長につかまっていたので、シートに腰を掛けた状態であった。</p> <p>船長は、午前中に出航を見合わせている間に、巡回中の警察官が、波浪注意報が発表されているので注意するように呼び掛けているのを聞いていた。</p> <p>本事故当時、日本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>船長は、本事故後、波浪注意報が出ている状況で出航したことが誤りであったと思った。</p> <p>本船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし 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、船長が、巡回の警察官から波浪注意報が発表されている旨を聞いていたものの、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が負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、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、船長が、巡回の警察官から波浪注意報が発表されている旨を聞いていたものの、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が負傷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"> ・ 気象及び海象情報、船舶の堪航性を考慮し、出発の可否を適切に判断すること。 ・ 日本の南方海上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。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 天気図

