

## 船舶事故調査報告書

平成28年2月25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	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	平成27年7月26日 12時50分ごろ
発生場所	山形県鶴岡市鼠ヶ関港 鼠ヶ関灯台から真方位069° 790m付近 （概位 北緯38° 33.6′ 東経139° 32.9′）
事故の概要	水上オートバイパロススペシャルは、浮体を引いて北進中、浮体が錨泊していた水上オートバイに衝突し、搭乗者が負傷した。
事故調査の経過	平成27年8月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 パロススペシャル、5トン未満 211-16641山形、個人所有 2.66m (Lr) × 1.07m × 0.40m、FRP ガソリン機関、95.6kW、平成13年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 36歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年6月10日 免許証交付日 平成27年6月10日 （平成32年6月9日まで有効） 搭乗者 男性 23歳
死傷者等	重傷 1人（搭乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、別の友人1人（以下「搭乗者」という。）を取っ手が付いた直径約1.2mのビスケットと称する円環状浮体（以下「本件浮体」という。）に乗せ、直径約10mm、長さ約1.4mのトーイングロープを用いて本件浮体を引きながら鼠ヶ関港内東側の浅所を出発し、同港内で遊走した。 船長は、遊走を終えて出発地に戻るため、約20km/hの速力で遊泳区域を示すブイ及びロープに沿って南東進し、本船と‘船首を南方

	<p>に向けて錨泊していた水上オートバイ’（以下「本件錨泊船」という。）との距離が約50mの所で左旋回を開始した。</p> <p>船長は、本船と本件錨泊船との距離が約30mとなった所で、左旋回を続けながら後方を見て本件浮体が本船に追隨していることを確認し、海岸線に沿うよう船首を北方に向け、本件錨泊船を右舷側に約10m離して通過した後、出発地に近づいたので徐々に減速した。</p> <p>同乗者は、出発時から後方を見て座り、本件浮体の状況を監視していたところ、本件浮体が、トーイングロープが張った状態で右舷方に振れ、本件錨泊船の右舷船首部に接触して乗り越え、本件錨泊船の船尾に設置されたトーイングポールにトーイングロープが掛かり、トーイングロープが破断するとともに搭乗者が海面に投げ出されるのを見て、ぶつかったと声を上げた。</p> <p>船長は、同乗者からぶつかった旨の声を聞き、右舷後方を確認したところ、本件錨泊船の左舷側に本件浮体及び搭乗者が浮かんでおり、搭乗者が出血している状況を見た。</p> <p>船長は、直ちに本船のエンジンを切り、泳いで搭乗者の救助に当たり、同人を海岸に移動させた後、股間から出血していたので、陸上にいた友人が掛けた119番通報の電話に出て状況説明を行うとともに、方法を聞きながら傷口を真水で洗うなどの応急手当を行った。</p> <p>搭乗者は、救急車で病院に搬送された後、ドクターヘリで大学病院に移送され、右寛骨臼<sup>かんこつきゅう</sup>後柱骨折及び開放性骨盤輪骨折と診断されて緊急手術を受けた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の状況、写真2 本件浮体の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故の約1か月半前に特殊小型船舶操縦免許を取得し、水上オートバイの操縦経験が9回目であり、毎回、浮体やウェイクボードを引いて遊走していた。</p> <p>船長は、特殊小型船舶操縦免許を取得するまで水上オートバイを操縦したことがなかったが、浮体に搭乗した経験が多数あり、また、約10年前から雪山でスノーモービルによりチューブを引いて遊走していたので、旋回時に被引浮体が左右に振れることを理解していた。</p> <p>船長は、本船と本件錨泊船との距離が約10m離れていたため、本件浮体が本件錨泊船に接近することはないと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん、周囲に障害物のない海水浴場で遊走しており、海岸線沿いに航行して出発地に戻っていたが、狭い海域で旋回するようなことがなかった。</p> <p>船長は、鼠ヶ関港での遊走が2回目であった。</p> <p>出発地は、本件錨泊船から約7～8m北側であった。</p> <p>鼠ヶ関港の出発地付近には、南の鼠ヶ関川河口から北西方に向かって遊泳区域を示すブイ及びロープが設置されており、また、北方の船</p>

	<p>揚場から南西方に向かって漁船の係留索が張られていた。</p> <p>船長は、友人が掛けた119番通報の時刻から逆算して、本事故発生時刻が12時50分ごろだと思った。</p> <p>船長は、出発地に近づいて本船を減速したので、本件浮体が右舷方へ大きく振れたものと本事故後に思った。</p> <p>搭乗者は、本件浮体の中央部に腰を入れて両足先を前方に出した体勢で、両手で左右に設けられた取っ手を握っていた。</p> <p>船長、同乗者及び搭乗者は、本事故当時、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>搭乗者は、本件浮体と本件錨泊船とが衝突し、自身が海面に投げ出されるまでの間が一瞬のことであったので、負傷に至った状況が分からなかった。</p> <p>トーイングロープは、本件浮体から約3mのところ破断していた。</p> <p>船長は、本事故後、本船及び本件浮体に損傷がないことを確認し、また、本件錨泊船の所有者から本件錨泊船に損傷がなかったと聞いた。</p> <p>本事故発生場所は、水深が約1mで、底質は砂であった。</p>
<p><b>分析</b></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 なし</p> <p>本船は、鼠ヶ関港において、トーイングロープで本件浮体を引きながら南東進中、船長が本件錨泊船に接近する状況で左旋回をしたことから、本件浮体が右舷方に振れて本件錨泊船と接触し、搭乗者が負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、左旋回を終えて船首を北方に向けた後、本船と本件錨泊船との距離が約10m離れていたことから、本件浮体が本件錨泊船に接近することはないと思い、出発地に近づいたので本件錨泊船を通過した頃から減速したものと考えられる。</p> <p>本件浮体は、本船の左旋回により右舷方への慣性力が働く状況下、本船が減速したことから、本船の船尾トーイングロープ結合部を支点に右舷方へ振れ、本件錨泊船に接触した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、鼠ヶ関港において、トーイングロープで本件浮体を引きながら南東進中、船長が本件錨泊船に接近する状況で左旋回をしたため、本件浮体が右舷方に振れて本件錨泊船と接触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>・浮体を引いて航行する船舶は、障害物と十分な距離を確保するこ</li> </ul>

	<p>と。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・浮体を引いて障害物付近を通過する場合、自船と浮体とが直線上に並んで通過できるよう注意すること。</li><li>・狭い水域を航行する場合、トーイングロープを短くしたり、搭乗者を水上オートバイに移乗させるなどの安全対策を講じること。</li><li>・浮体を引いて遊走する場合、周囲に障害物が存在しない広い海域で行うことが望ましい。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

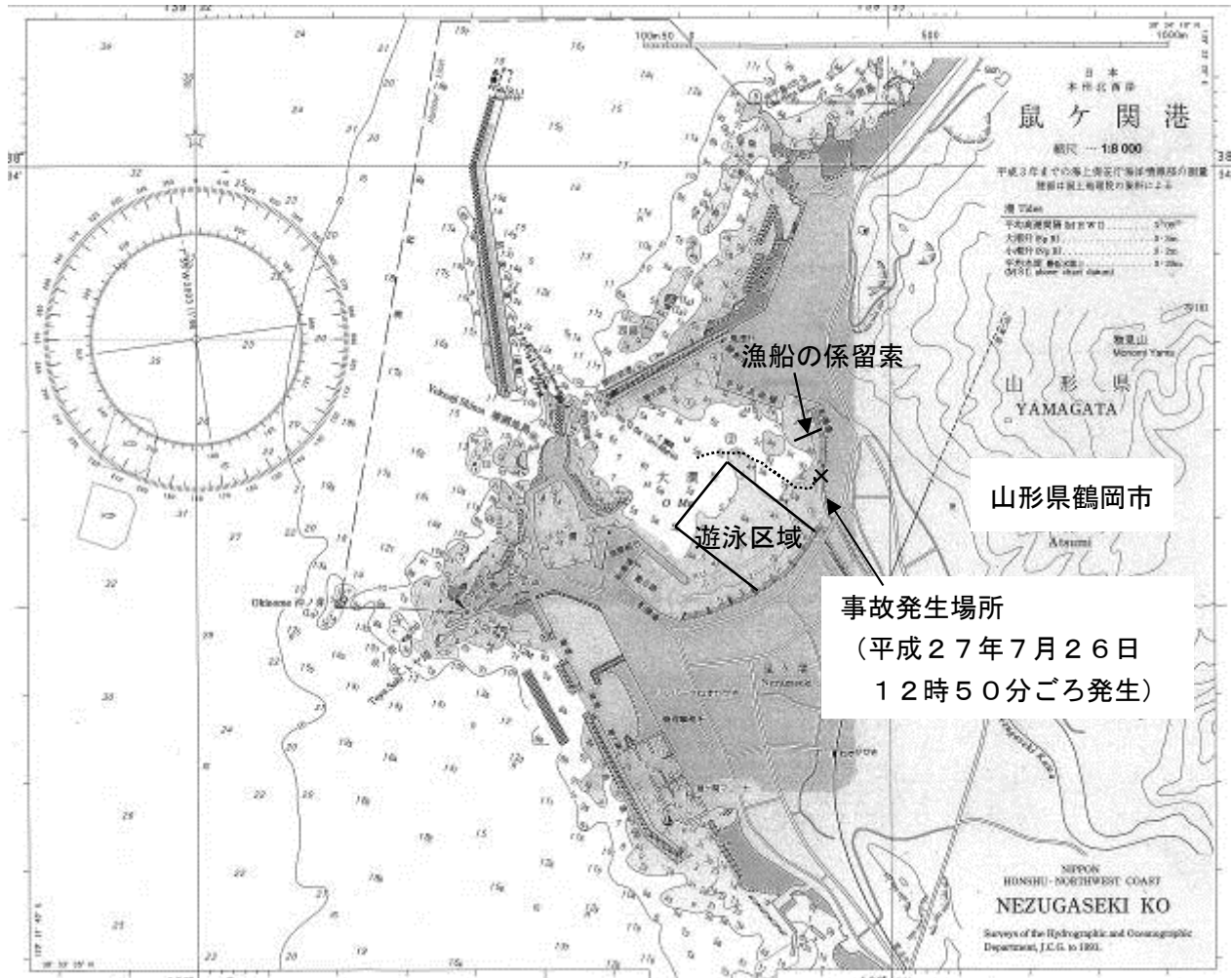


写真1 本船の状況



写真2 本件浮体の状況

