

## 船舶事故調査報告書

平成22年12月16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 山本 哲 也  
 委員 根本 美 奈

事故種類	ウェイクボーダー負傷
発生日時	平成22年8月8日（日） 15時20分ごろ
発生場所	広島県廿日市市 巖島南東岸沖 <small>はつかいち いづくしま</small> <small>あきまないたしろう</small> 安芸廻礁灯標から真方位279° 2.1海里付近 （概位 北緯34° 15.4′ 東経132° 19.0′）
事故調査の経過	平成22年8月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	モーターボート <small>つばさ</small> 翼、5トン未満 291-32519広島、個人所有 7.77m (Lr) × 2.57m × 1.30m、FRP ガソリン機関（船外機）、147.10kW、平成4年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年11月26日 免許証交付日 平成20年11月26日 （平成25年11月25日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（ウェイクボーダーA：右側背打撲傷兼擦過創、右大腿擦過創、右第9.10肋軟骨骨折）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗船し、平成22年8月8日07時40分ごろ巖島青海苔浦の砂浜に到着し、ウェイクボードやバーベキューなどを楽しんだのち、15時ごろ、砂浜を発して帰途につき、巖島南東岸を北東進中、同乗者の1人（以下「ウェイクボーダーA」という。）が、ウェイクボードをしたいと言ったので、再びけん引して遊走することとした。</p> <p>ウェイクボーダーAは、ベスト型のライフジャケットと海水パンツを着用し、本船の右舷船尾のクリートに、直径約15mm、長さ約23mの浮揚性のあるロープを取り付け、同ロープの先端に取り付けられた一辺が約300mmの三角形のハンドルを握り、裸足で長さ約130cm、幅約40cmで、固定式のブーツが取り付けられたウェイクボードに乗って本船にけん引されていた。</p> <p>船長は、左手で操舵ハンドルを、右手でシングルレバーの機関操縦レバーを操作して本船を操縦し、ウェイクボーダーAが転倒するたびに、ロープを引いたまま海中に浮かんでいる同人の周りを旋回してハンドルをつかませていた。</p>

	<p>しかし、船長は、4回目のけん引を行おうとして右舷船尾方向で浮かんでいるウェイクボーダーAを見たとき、同人が船尾の近くに見え、他の同乗者が、「バック、バック」と言ったことから、この時だけ、後進でウェイクボーダーAに近づいてハンドルを手渡すこととし、機関操縦レバーを後進に入れてゆっくりと後進を始めた。</p> <p>船長は、ウェイクボーダーAまでの距離が約5mになったとき、本船を停止させるため、機関操縦レバーを中立の位置に操作したが、操縦レバーの位置を確認しなかったため、わずかに後進に入った状態であることに気付かず、ウェイクボーダーAに向けて後進を続けた。</p> <p>船長は、船尾にいた他の同乗者の「危ない」と言う叫び声で、本船が後進していることに気付いたが、15時20分ごろ、プロペラがウェイクボーダーAの右背部などに接触した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成20年11月に小型船舶操縦免許を取得してから、一度も船舶を操縦したことがなく、本船を操縦するのが初めてであった。</p> <p>本船の船外機のプロペラ直径は、約20cmであった。</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 なし</p> <p>本船は、厳島南東岸沖において、ウェイクボーダーAが乗ったウェイクボードをけん引して遊走中、船長が、転倒したウェイクボーダーAに機関を後進として接近し、ウェイクボーダーAの近くで機関操縦レバーを中立の位置に操作した際、操縦レバーの位置を確認しなかったため、わずかに後進に入った状態であることに気付かず、ウェイクボーダーAに向けて後進を続け、プロペラが同人の右背部などに接触したものと考えられる。</p> <p>船長は、平成20年11月に小型船舶操縦免許を取得したのち、船舶を操縦したことがなく、事故当日に本船を操縦したのが初めてであり、船舶の操縦に不慣れであったことが、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、厳島南東岸沖において、ウェイクボーダーAが乗ったウェイクボードをけん引して遊走中、船長が、転倒したウェイクボーダーAに機関を後進として接近し、機関操縦レバーを中立の位置に操作した際、同レバーの位置を確認しなかったため、同レバーが後進に入った状態であることに気付かず、ウェイクボーダーAに向けて後進を続け、プロペラが同人の右背部などに接触したことにより発生したものと考えられる。</p>	