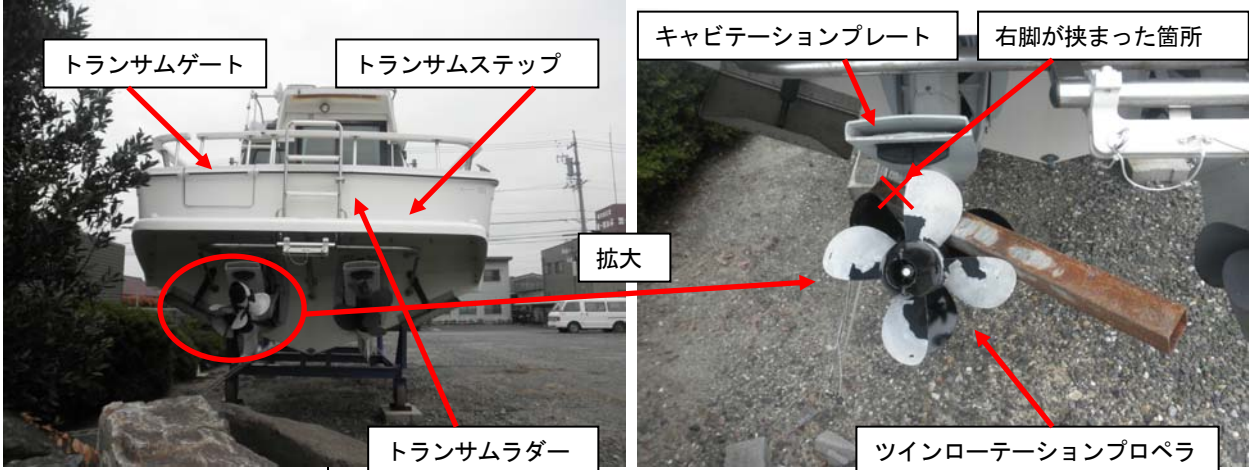


船舶事故調査報告書

平成24年4月26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 庄 司 邦 昭
 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23年8月14日（日） 11時36分ごろ
発生場所	三重県四日市市四日市港 三重県四日市市所在の磯津港南防波堤灯台から真方位110° 1.9海里 付近 （概位 北緯34° 54.9′ 東経136° 41.0′）
事故調査の経過	平成23年8月18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	モーターボート ^{じゅんおかもと} 純OKAMOTO、5トン未満 243-25635三重、個人所有 8.08m (Lr) × 2.86m × 1.50m、FRP ディーゼル機関2基、154.4kW（合計）、平成6年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成6年2月10日 免許証交付日 平成22年9月21日 （平成25年9月25日まで有効） 被えい航者 男性 32歳
死傷者等	負傷 1人（被えい航者）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人6人を乗せ、友人1人（以下「被えい航者」という。）が乗ったゴム製のえい航遊具をえい航して遊走した後、マリーナに帰航するために四日市市吉埼沖において機関を中立として漂泊した。 被えい航者は、本船が停船したので本船に移乗しようと思い、えい航用ロープを手繰り寄せて本船に近づいたのち、船尾左舷側に設置されたトランサムゲート下まで泳いで向かった。 被えい航者は、海中から本船に乗り込む際には、通常、トランサムラダーを降ろしてもらい、同ラダーを使用して乗り込んでいたが、スターンデッキに誰もいなかったことから、両手をトランサムステップにつき、その反動を利用して本船に乗り込もうとしたところ、平成23年8月14日11時36分ごろ、右脚が、左舷側のツインローテーションプロペラとキャビテーションプレートとの間に挟まり、抜けなくなった。 船長は、被えい航者の右脚が挟まれて海から上がることができないこと

	<p>を知り、海上保安庁に通報した。</p>  <p>トランサムゲート</p> <p>トランサムステップ</p> <p>トランサムラダー</p> <p>キャビテーションプレート</p> <p>右脚が挟まった箇所</p> <p>拡大</p> <p>ツインローテーションプロペラ</p>								
	<p>被えい航者は、巡視艇等によって救助されたが、右脚に大腿挫滅及び皮膚欠損創を負って救急車で病院に搬送された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>被えい航者は、過去にも本船において他のえい航遊具に乗った経験が数十回あり、その際、トランサムラダーを使用せずに乗り込んだ経験が1～2回あった。</p> <p>被えい航者は、本船の両舷にスクリューが装備されていることを知っていた。</p> <p>被えい航者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船のツインローテーションプロペラは、前翼3枚と後翼4枚が左右反対方向に回転する構造となっていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、四日市港において、えい航遊具での遊走を終えて漂流中、被えい航者が、トランサムラダーを使用せずに海中から本船に乗り込もうとしたことから、右脚がツインローテーションプロペラとキャビテーションプレートとの間に挟まり、負傷したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、四日市港において、えい航遊具での遊走を終えて漂流中、被えい航者が、トランサムラダーを使用せずに海中から本船に乗り込もうとしたことから、右脚がツインローテーションプロペラとキャビテーションプレートとの間に挟まり、負傷したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、四日市港において、えい航遊具での遊走を終えて漂流中、被えい航者が、トランサムラダーを使用せずに海中から本船に乗り込もうとしたことから、右脚がツインローテーションプロペラとキャビテーションプレートとの間に挟まり、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、四日市港において、えい航遊具での遊走を終えて漂流中、被えい航者が、トランサムラダーを使用せずに海中から本船に乗り込もうとしたため、右脚がツインローテーションプロペラとキャビテーションプレートとの間に挟ま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"> ・船長は、海中から人を本船に乗り込ませる際には、安全に乗り込ませることができるように梯子等を用意すること。 								