

船舶事故調査報告書

平成24年8月23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	同乗者負傷
発生日時	平成23年8月28日（日） 11時50分ごろ
発生場所	京都府京丹後市久美浜港北部 久美浜港南防波堤灯台から真方位125° 2,500m付近 （概位 北緯35° 38.1′ 東経134° 55.5′）
事故調査の経過	平成23年10月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 ストーン、0.2トン 260-46351兵庫、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、96kW、平成21年6月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年8月30日 免許証交付日 平成21年7月8日 （平成26年8月29日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、久美浜港北部の葛野沖^{かづらの}において、直径約1～1.2mの浮輪に家族を1人ずつ交代で乗せ、本船船尾部に取り付けた直径約10～15mm、長さ約17mの化学繊維製のトーイングロープ（以下「本件ロープ」という。）で引いて遊走を行っていた。</p> <p>船長は、平成23年8月28日11時45分ごろ、遊走を中止し、浮輪に乗っていた家族1人（以下「同乗者」という。）を本船に移乗させて葛野の発進場所に戻ることにした。</p> <p>船長は、海岸付近には他の水上オートバイが遊走しており、浮輪を引いた状態では危険であると思い、本件ロープの一端を船尾部に、他端を海面に浮いていた浮輪につなぎ、中間部分を直径約30～40cmにコイル状にして縮め、コイル状にした部分（以下「コイル部分」という。）を後部座席に座った同乗者に渡した。</p> <p>同乗者は、コイル部分の半分ほどを左手に持ち、残りのコイル部分の輪に左手を通し、左手首と左肘の間に本件ロープを巻いた状態で前部座席後側のベルトを左手で逆手に握り、右手でも同ベルトを逆手に握った。</p> <p>船長は、同乗者がベルトを握ったのを確認したのち、浮輪を引いて葛野の発進場所に向かって出発した。</p>

	<p>同乗者は、発進から約15～20秒後の11時50分ごろ、本船の速力が約10～11ノットとなったとき、左手を通していた本件ロープのコイル部分が締め、左手が本件ロープに引っ張られ、握っていたベルトから手が離れて本船の後方に落水し、左手首にコイル部分が絡まり、本船に引かれる状態となって左手首を負傷した。</p> <p>船長は、同乗者が落水したことに気付いて停止し、反転して同乗者に接近したところ、同乗者が左手首を負傷していることを知り、同乗者を引き揚げて発進場所に戻り、救急車の手配を依頼した。</p> <p>同乗者は、救急車で病院へ搬送され、左手首の開放骨折と診断された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>	
その他の事項	<p>本船は、ウォータージェット推進装置を備える最大搭載人員3人の水上オートバイであった。</p> <p>船長は、約7年の水上オートバイの操縦経験があり、年間約4～5回、久美浜湾や湾外で本船を操縦して遊走を行い、浮輪やウェイクボードを引いて遊走することもあった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>同乗者は、水着の上に長袖のラッシュガード及び半ズボンを着用し、救命胴衣を着用していた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、久美浜港北部において、葛野付近の海岸に向けて航行中、同乗者が、浮輪を引いた本件ロープのコイル部分の輪に左手を通し、左手に本件ロープを巻いた状態としていたところ、本船が増速するに従って浮輪の抵抗が増し、本件ロープが張って左手を通していたコイル部分が締め、左手が本件ロープに引かれたことから、本船の後方に落水し、左手首にコイル部分が絡まり、本船に引かれる状態となり、左手首を負傷した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、久美浜港北部において、葛野の発進場所に向けて航行中、同乗者が、浮輪を引いた本件ロープのコイル部分の輪に左手を通し、左手に本件ロープを巻いた状態としていたところ、本船が増速するに従って浮輪の抵抗が増し、本件ロープが張って左手を通していたコイル部分が締め、左手が本件ロープに引かれたため、本船の後方に落水し、左手首にコイル部分が絡まり、本船に引かれる状態となったことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	
参考	<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"> ・ トーイングロープをコイルした場合は、手で持たず、船尾部に固縛しておくこと。 ・ 張力の掛かる可能性のあるロープのコイルの輪に手足等を入れないこと。 	