

## 船舶事故調査報告書

平成25年4月11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24年8月22日（水） 15時10分ごろ
発生場所	新潟県上越市直江津港南西方沖の消波ブロック 直江津港導流堤北灯台から真方位228° 1.5海里付近 （概位 北緯37° 10.3′ 東経138° 13.3′）
事故調査の経過	平成24年9月10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 <sup>ぶんぞう</sup> 文三、0.2トン 220-23282長野、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、144.20kW、平成19年10月
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7月13日 免許証交付日 平成21年6月19日 （平成26年7月12日まで有効）
死傷者等	重傷 2人（搭乗者A <sub>1</sub> 及び搭乗者A <sub>2</sub> ）、軽傷 1人（搭乗者A <sub>3</sub> ）
損傷	被引浮体表面が破損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人等4人（以下「搭乗者A <sub>1</sub> 」、「搭乗者A <sub>2</sub> 」、「搭乗者A <sub>3</sub> 」及び「搭乗者A <sub>4</sub> 」という。）を乗せたトーイングチューブと称する背もたれが付いた浮体（長さ約2.3m、幅約2.0m、以下「本件浮体」という。）を長さ約18mのロープで引き、直江津港南西方の砂浜（以下「本件砂浜」という。）から出発したのち、同砂浜の北方沖に設置された西側とその東側の2つの消波ブロックの間の中央をほぼ直角に通過し、同消波ブロックの北方沖で遊走した。 搭乗者4人は、本件浮体の上面において、航行方向を向いて並んで背もたれにもたれて座り、両足を前に伸ばし、両手で取っ手を握って乗っていた。 船長は、約10分間遊走したのち、西側の消波ブロックの西方から本件砂浜と同消波ブロックとの間に戻ったところ、搭乗者が再び遊走

	<p>することを要望したように聞こえたので、本件浮体を止めずに続けて東側と西側の消波ブロックの間に向けて航行した。</p> <p>本船は、消波ブロック間の中央を通して右斜めに航行し、船長が速力を約20～30km/hに上げたところ、えい航索が右の方向に引っ張られる衝撃があった。</p> <p>船長は、振り向いたところ、本件浮体が消波ブロックの間を通過していない状況であり、平成24年8月22日15時10分ごろ、本件浮体と東側の消波ブロックとが衝突し、搭乗者4人が本件浮体から投げ出されたところを見た。</p> <p>搭乗者A<sub>1</sub>及び搭乗者A<sub>2</sub>は、本件浮体から投げ出された際に身体が東側の消波ブロックと接触したのち、救急車で病院に搬送され、搭乗者A<sub>1</sub>が仙骨骨折、腰椎横突起骨折、右脛骨骨折、右腓骨骨折、右足舟状骨骨折及び右第5中足骨骨折と、搭乗者A<sub>2</sub>が右側頬骨骨折及び右上顎骨骨折とそれぞれ診断された。</p> <p>搭乗者A<sub>3</sub>は、その後、海面に落下した際の衝撃で肋骨に痛みを感じ、病院にて右肋骨骨折及び頸部捻挫と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2.5m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮中央期、潮高 約34cm（直江津）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>搭乗者4人は、右から順に搭乗者A<sub>1</sub>、搭乗者A<sub>2</sub>、搭乗者A<sub>3</sub>及び搭乗者A<sub>4</sub>が横一列に座っていた。</p> <p>船長及び搭乗者4人は、本事故当時、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>搭乗者A<sub>1</sub>は、以前、浮体から落ちてけがをした話を聞いていたので、短パン及び靴を履き、ゴーグルを着用し、本件浮体から滑り落ちないようにしていた。</p> <p>搭乗者A<sub>1</sub>及び搭乗者A<sub>2</sub>は、本事故当時、いつもの発進時より速力が速く、右側（東側）に見える消波ブロックに向かっているのが分かったが、本件浮体から飛び降りる時間もなく、本件浮体が東側の消波ブロックに衝突した。</p> <p>搭乗者A<sub>1</sub>及び搭乗者A<sub>2</sub>は、トーイングチューブなどの浮体に毎年数回乗っていた。</p> <p>船長は、本件浮体を平成24年8月に購入し、本事故当日前にも1回使用した。以前は、友人の浮体を借りて引いていた。</p> <p>事故発生場所付近は、本事故当時、本件砂浜と両消波ブロックとの間が約50mであり、両消波ブロック間が約30mであった。</p>
<p>分析</p> <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、直江津港南西方沖において、本件浮体を引いて東側と西側</p>

	<p>の消波ブロック間の中央を沖に向けて右斜めに航行中、船長が、本件浮体が両消波ブロックの間を通過していない状況で増速を開始したことから、本件浮体が東側の消波ブロックに衝突し、本件浮体から投げ出された搭乗者A<sub>1</sub>及び搭乗者A<sub>2</sub>が東側の消波ブロックに当たり、搭乗者A<sub>3</sub>が海面に落下した際に衝撃を受けて負傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、直江津港南西方沖において、本件浮体を引いて東側と西側の消波ブロック間の中央を沖に向けて右斜めに航行中、船長が、本件浮体が両消波ブロックの間を通過していない状況で増速を開始したため、本件浮体が東側の消波ブロックに衝突し、本件浮体から投げ出された搭乗者A<sub>1</sub>及び搭乗者A<sub>2</sub>が東側の消波ブロックに当たり、搭乗者A<sub>3</sub>が海面に落下した際に衝撃を受けたことにより発生したものと考えられる。</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"> <li>・ 浮体を引いて航行中、搭乗者及び浮体の状態を確認するとともに、障害物との距離を保って低速で航行すること。</li> </ul>