

## 船舶事故調査報告書

平成26年2月27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25年7月14日（日） 12時00分ごろ
発生場所	三重県志摩市賢島西方沖の養殖筏 志摩市所在の間崎港東防波堤灯台から真方位000° 2,000m 付近 （概位 北緯34° 18.3′ 東経136° 48.6′）
事故調査の経過	平成25年7月22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	水上オートバイ UMIZARU、5トン未満 240-41233三重、個人所有 2.70m (Lr) × 1.11m × 0.46m、FRP ガソリン機関、78.00kW、平成8年4月
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 28歳 操縦免許 なし 所有者 男性 30歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年9月4日 免許証交付日 平成19年9月10日 （平成25年9月3日まで有効） 搭乗者A <sub>1</sub> 女性 12歳 搭乗者A <sub>2</sub> 女性 13歳 搭乗者A <sub>3</sub> 男性 16歳
死傷者等	重傷 3人（搭乗者A <sub>1</sub> 、搭乗者A <sub>2</sub> 及び搭乗者A <sub>3</sub> ）
損傷	被引浮体 取っ手が破損
事故の経過	本船は、操縦者が1人で乗り組み、知人2人を同乗させ、知人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1.8m、幅約1.8m、以下「本件浮体」という。）を長さ約15mのロープで引き、賢島北東方の志摩市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）から出発した。 搭乗者4人は、本件浮体に航行方向を向いて並んで座り、両足を前

	<p>に伸ばし、両手で取っ手を握っていた。</p> <p>本船は、賢島北西方沖に設置された養殖筏の間を南南西進した後、賢島西方沖に設置された養殖筏（以下「本件筏」という。）とその西側にある養殖筏との間を南進しようとし、ゆるやかに左転しながら、速力を約40km/h、本件筏との正横距離を約5mとして航行したところ、平成25年7月14日12時00分ごろ、操縦者は、船体が浮き上がることを感じた。</p> <p>操縦者は、スロットルレバーを緩めて振り向いたところ、搭乗者A<sub>4</sub>を残し、本件浮体から、搭乗者2人は本件筏の上へ、搭乗者1人は海面へそれぞれ投げ出されていることを認め、本件浮体が本件筏へ衝突したと思った。</p> <p>操縦者は、本船を本件筏へ接近させたところ、投げ出された3人が、本件筏に当たり、痛みを訴えたため、救助を求めて本件マリーナへ引き返そうとしたものの、船位を確認できる航海計器がなく、また、周囲の地形を見ても船位が不明であり、本件マリーナへの針路が分からなくなり、付近で操業していた養殖漁業者へ助けを求めた。</p> <p>同乗者の1人は、事故の発生を本件マリーナで休憩している知人へ携帯電話で連絡した。</p> <p>負傷した搭乗者3人は、来援した漁船及び水上オートバイによって陸上へ運ばれ、救急車が引き継いで病院へ搬送し、搭乗者A<sub>1</sub>が、両下腿挫傷、搭乗者A<sub>2</sub>が、右多発腰椎横突起骨折、左足関節挫傷等及び搭乗者A<sub>3</sub>が、右第3腰椎横突起骨折等と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風速 約4.0m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>操縦者を含む友人約17人は、本事故当日、本件マリーナに集まり、午前中、所有者及び特殊小型船舶操縦士免許を取得している友人1人が、交替で本船を操縦して友人を同乗させて遊走した。</p> <p>所有者は、本件マリーナ周辺海域を航行した際、多数の養殖筏が設置されていることを見たので、本件浮体を使用することは危険であると考えていた。</p> <p>所有者は、操縦者も含め参加者全員に対し、特殊小型船舶操縦士免許を所持していない者が本船を操縦することのないように口頭で注意していた。</p> <p>所有者は、午前中、5回程度遊走した後、食事と休憩のため、11時00分ごろ本件マリーナに戻って本船の機関を停止し、キルスイッチコードキーを抜いて本船のハンドルに掛けた状態としていた。</p> <p>操縦者は、所有者の注意を覚えていたが、短時間であれば、取締りを受けることはないものと考え、同乗者等の本件浮体への搭乗要望に応えようと思った。</p> <p>操縦者は、飲酒していなかった。</p>

	<p>操縦者、同乗者 2 人及び搭乗者 4 人は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船の定員は、3 人であった。</p> <p>本件浮体は、2 人乗り用であった。</p> <p>所有者は、直進時においても本件浮体の振れ幅が約 3 m 程度あるので、障害物などの横を航過する際の安全な通過距離を約 5 m としていた。</p>
<p><b>分析</b></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>不明</p> <p>本船は、本件浮体を引き、賢島北西方沖に設置された養殖筏の間を南南西進した後、賢島西方沖に設置された本件筏とその西側にある養殖筏との間を南へ向けて左転中、本件浮体が、本船の左舷側へ振れ回ったことから、本件筏と衝突し、搭乗者 3 人が、本件浮体から投げ出され、本件筏に当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>所有者は、遊走を終えて本件マリーナに戻った後、本船を離れる際、本船の機関を停止してキルスイッチコードキーを抜いたが、キルスイッチコードを本船のハンドルに掛けていたことから、本船は、誰でも機関を始動できる状態であったものと考えられる。</p> <p>操縦者は、特殊小型船舶操縦士免許を取得しておらず、水上オートバイに小型船舶操縦者として乗船してはならなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、本件浮体を引き、賢島西方沖に設置された本件筏とその西側にある養殖筏との間を南へ向けて左転中、本件浮体が、本船の左舷側へ振れ回ったため、本件筏と衝突し、搭乗者 3 人が、本件浮体から投げ出され、本件筏に当たったことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・水上オートバイの所有者は、特殊小型船舶操縦士免許を取得していない者が操縦しないよう、周知徹底しておくこと。</li> <li>・水上オートバイの所有者及び船長は、水上オートバイから離れる場合はキルスイッチキーを抜いて管理下に置き、他人が機関を始動できる状態にしないこと。</li> <li>・水上オートバイで浮体を引いて養殖筏などの付近を航行する際は、振れ幅を考慮して安全な通過距離を取ること。</li> </ul>