

船舶事故調査報告書

平成26年5月22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25年8月11日（日） 06時00分ごろ
発生場所	東京湾アクアライン南側海域 千葉県木更津市所在の東京湾アクアライン海ほたる灯から真方位225°3,300m付近 （概位 北緯35°26.6′ 東経139°50.9′）
事故調査の経過	平成25年9月3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	プレジャーボート クイーンサラマンダー、4.9トン 235-45327東京、個人所有 11.54m (Lr) × 2.71m × 0.87m、FRP ディーゼル機関、302.00kW、平成16年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和62年4月14日 免許証交付日 平成24年3月28日 （平成29年4月13日まで有効） 同乗者A 男性 34歳 同乗者B 男性 34歳
死傷者等	重傷 2人（同乗者A及び同乗者B）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cを船首寄りの甲板に、知人3人を船尾寄りの甲板にそれぞれ乗せ、木更津市沖の釣り場に向け、東京湾アクアライン南側海域を主機関を回転数毎分約2,500とし、約25ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。 船長は、フライングブリッジで操船しながら、目視によって見張りを行っていたところ、船首方に一直線に伸びた引き波と思われる黒い1本の線（以下「本件引き波」という。）が向かって来ることを認めしたが、周りを見渡したものの、近くに航行している船舶がいなかったため、それほど大きな引き波であるとは思わず、また、本船は長さ約

	<p>40フィートの船なので、本件引き波を受けても大丈夫だろうと思い、減速せずに航行を続けた。</p> <p>本船は、東京湾アクアライン南側海域を約25knの速力で南進中、平成25年8月11日06時00分ごろ、正船首方からの本件引き波を受け、船首が持ち上げられて海面に落下した。</p> <p>本船は、船首が持ち上げられて海面に落下した際、同乗者Aが、船尾向きに腰を掛けていた船首隆起甲板から体が浮き上がり、上甲板に、同乗者Bが、船首向きに腰を掛けていた発砲スチロール箱から体が浮き上がり、尻もちをつくように船首隆起甲板にそれぞれ落ちた。</p> <p>本船は、直ちに停船し、船長が乗船者の安全を確認したところ、同乗者A及び同乗者Bが負傷を訴えたので、出発地近くにある朝潮運河沿いの消防署に向けて航行した。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、消防署に到着後、救急車で病院に搬送され、同乗者Aが第12胸椎圧迫骨折、右膝関節捻挫及び下顎部挫傷と、同乗者Bが腰椎椎体骨折とそれぞれ診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、1機1軸船であり、船尾から順に船尾上甲板、キャビン、船首上甲板、船首隆起甲板となっており、キャビン上部後方右舷にフライングブリッジを配置し、フライングブリッジにGPSプロッター、操舵装置、主機操縦装置等を装備していた。</p> <p>船長は、毎年7月～8月に3回～4回本船に乗船していた。</p> <p>船長は、ふだん、引き波等を乗り越える際、減速したり、波に対して斜めに進入したりするなどし、衝撃を緩和する措置を講じていた。</p> <p>船長は、本件引き波に乗った際、想像以上の大きな波であることに気付いた。</p> <p>同乗者Cは、キャビン前壁に背を当てて上甲板に立っていた。</p> <p>船長は、乗船者に対し、乗船場所の指示及び注意喚起をしていなかった。</p> <p>本船の製造者によれば、本船の人員搭載場所は、船首隆起甲板にはなく、本船の取扱説明書には、「航行中、船首部デッキ付近には近づかないでください。」と記載されていた。</p> <p>知人3人は、本事故時、船尾寄りの上甲板で飲酒をしていたが、負傷した者はいなかった。</p> <p>乗船者は、ふだん、船首寄りの甲板に乗船することはなかったが、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cのグループは、本事故当時、先に船尾寄りの甲板に乗船していた初対面の知人3人のグループを気遣い、船首寄りの甲板に乗船していた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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>なし なし</p> <p>本船は、東京湾アクアライン南側海域を約2.5knの速力で南進中、正船首方から本件引き波を受けたことから、船首が持ち上げられて海面に落下した際、船首隆起甲板に乗船していた同乗者A及び同乗者Bの体が浮き上がって甲板に落ち、両人が負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、近くに航行する船舶がいなかったため、大きな引き波であるとは思わず、また、本船が長さ約40フィートの船なので、本件引き波を受けても大丈夫だろうと思ったことから、減速しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東京湾アクアライン南側海域を約2.5knの速力で南進中、正船首方から本件引き波を受けたため、船首が持ち上げられて海面に落下した際、船首隆起甲板に乗船していた同乗者A及び同乗者Bの体が浮き上がって甲板に落ち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"> ・ 引き波等を乗り越える場合は、十分に減速すること。 ・ 船長は、航行中、乗船者を船首隆起甲板に乗船させないこと。