

## 船舶事故調査報告書

平成26年5月29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	ウェイクボーダー死亡
発生日時	平成25年8月16日（金） 15時45分ごろ
発生場所	福岡県糸島市岐志漁港南東方沖 糸島市所在の岐志港西防波堤灯台から真方位122°700m付近 （概位 北緯33°34.0′ 東経130°07.6′）
事故調査の経過	平成25年8月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	プレジャーモーターボート シャフト、5トン未満 290-53591福岡、個人所有 6.05m (Lr) × 2.30m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、176.52kW、平成12年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 39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7月28日 免許証交付日 平成22年3月30日 （平成27年4月10日まで有効） ウェイクボーダー 男性 34歳
死傷者等	死亡 1人（ウェイクボーダー）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、3人が同乗し、岐志漁港沖において、トーイングロープでウェイクボーダー（以下「本件ウェイクボーダー」という。）1人が乗ったボードを引き、約25km/hで南東進中、平成25年8月16日15時45分ごろ本件ウェイクボーダーが前方向に落水した。</p> <p>船長は、ウェイクボードを再開するため、本件ウェイクボーダーが落水した地点に戻ったところ、本件ウェイクボーダーがぐったりしていたので、本船に揚収して出発した棧橋に戻り、様子を見ていたところ、突然に嘔吐したことから、16時00分ごろ救急車を要請した。</p> <p>本件ウェイクボーダーは、救急車で病院に搬送されて手術等が施され、その後、転院したが、9月28日01時27分ごろ、医師に死亡が確認され、死因は、左急性硬膜下血腫と診断された。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期、海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ウェイクボードショップを経営していた。</p> <p>本件ウェイクボーダーは、船長が経営するウェイクボードショップの掲示するインターネットのウェイクボーダー募集の広告を見て本事故時のウェイクボードに参加した。</p> <p>船長は、1人で操船する場合、船に取り付けたバックミラーを用いて後方の確認を行っていた。</p> <p>トーイングロープの長さは約18mであり、グリップは1辺が約0.3mの三角形であった。</p> <p>本件ウェイクボーダーは、平成25年から船長が募集したウェイクボードに参加し、本事故時は5、6回目の参加であった。</p> <p>本事故時のウェイクボードは、12時00分ごろから開始され、1人が1日に2回行い、1回のウェイクボードを行う時間は、約15分間であり、ウェイクボーダーがウェイクボードを行わないときは、本船に乗船し、他のウェイクボーダーのウェイクボードを見ていた。</p> <p>本件ウェイクボーダーは、1回目のウェイクボードを12時30分ごろに終え、2回目のウェイクボードを15時40分ごろから行っていた。</p> <p>本事故時のウェイクボードは、約25km/hで行う初心者コースであった。</p> <p>本件ウェイクボーダーは、自身が所有するボードを使用していた。</p> <p>本件ウェイクボーダーは、救命胴衣を着用していたが、ヘルメットや手袋は着用していなかった。</p> <p>文献「みんなではじめよう！ウェイクボードクリニック」（2005年3月15日株式会社マリン企画発行）には、次のように記載されている。</p> <p>フォール（転倒）した時などの衝撃を和らげてくれるヘルメットは、是非とも手に入れておきたいアイテムのひとつである。</p> <p>文献「PWCで楽しむWAKEBOARD&amp;WAKESKATE」（2009年8月15日株式会社マリン企画発行）には、次のように記載されている。</p> <p>まだ着用しているボーダーが少ないが、グラトリ、エアー、ジブでの転倒時の衝撃から頭部を守る大切なヘルメット。イヤープッド付きなら、耳へのアクシデントも防げる。（中略）怪我をして後悔する前に、ぜひ用意しておきたいアイテムだ。</p> <p>本事故時には、事故発生場所付近に他船はいなかった。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は岐志漁港南東方沖をトーイングロープで本件ウェイクボーダーが乗ったボードを約25km/hで引いて遊走中、本件ウェイクボーダーが、落水したことから、死亡したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件ウェイクボーダーにヘルメットを着用させていれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が岐志漁港南東方沖をトーイングロープで本件ウェイクボーダーが乗ったボードを約25km/hで引いて遊走中、本件ウェイクボーダーが落水したため、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"> <li>・ 船長は、ウェイクボーダーに落水時に頭部を防護するため、ヘルメットを着用させることが望ましい。</li> </ul>