

船舶事故調査報告書

平成26年7月17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	衝突（堰）
発生日時	平成25年4月7日（日） 14時00分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市所在の紀の川大堰 和歌山市所在の雑賀埼灯台から真方位035° 4.9海里付近 （概位 北緯34° 15.3′ 東経135° 11.8′）
事故調査の経過	平成25年4月8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 ピチピチハンター号、0.1トン 260-43945大阪、個人所有 2.89m (Lr) × 1.1m × 0.46m、FRP ガソリン機関、103.9kW、平成16年5月
乗組員等に関する情報	操縦者 女性 24歳 操縦免許 なし 同乗者 女性 23歳 操縦免許 なし 船舶所有者 男性 34歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年9月7日 免許証交付日 平成21年9月7日 （平成26年9月6日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（同乗者）、軽傷 1人（操縦者）
損傷	本船 船首船底に凹損及び亀裂 大堰 制水ゲート上部に擦過傷
事故の経過	本船は、操縦者が1人で乗り組み、同乗者を乗せ、紀の川大堰から約1.8km上流になる紀の川の川岸を出発し、紀の川大堰の手前までを往復するつもりで航行していた。 紀の川大堰は、約370mの川幅の間に8本の堰柱を建て、その堰柱の間には、制水ゲート、予備ゲート、流量調節ゲート等が設けられ、上流側の水位が、常に東京湾平均海面（TP）から約3.6mの高さに、また、ゲートの天端高が、TPから約4.1mの高さになるようにそれぞれ調整されていたので、ゲートの天端は上流側の水面か

	<p>ら約0.5mの高さにあった。</p> <p>操縦者は、特殊小型船舶操縦士の免許を有していなかったものの、約半年前から船舶所有者が操縦する水上オートバイに同乗して操縦を覚え、単独での乗船経験もあったので、操縦に不安はなく、本事故当時も単独で乗船して航行するつもりであったが、発進前に船舶所有者から、本事故当日に初めて知り合った同乗者を乗船させるように求められ、同乗者も乗船に同意したので、同乗者を乗船させた。</p> <p>操縦者は、約23ノットの速力で航行し、紀の川大堰に近づいたものの、目前の紀の川大堰は道路橋であり、紀の川大堰は道路橋の先にあるものと思い、堰柱の間を航行しようとしたところ、平成25年4月7日14時00分ごろ、本船が、紀の川大堰の制水ゲートに衝突した。</p> <p>操縦者及び同乗者は、衝突の衝撃により、紀の川大堰の下流側に投げ出され、目撃者から救助の要請を受けた紀の川大堰管理所にある展示館の職員が119番通報を行い、連絡を受けて来援したレスキュー隊によって救助され、同乗者は、心肺停止の状態では操縦者と共に病院へ搬送され、病院で蘇生した。</p> <p>同乗者は、心停止後症候群及び左モンテジア骨折と診断されて14日間入院し、操縦者は、偶発性低体温症と診断されたが、入院はしなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約1.2m</p> <p>水象：水温 約14℃、白波が発生</p>
<p>その他の事項</p>	<p>紀の川大堰の上流側と下流側の水位の差は、約3mであった。</p> <p>操縦者は、白波があり、紀の川大堰の上流側と下流側の水位が同一に見えており、制水ゲートが見えなかった。</p> <p>操縦者及び同乗者は、救命胴衣を着用していなかったが、浮揚性のある保温具を着用していた。</p> <p>船舶所有者は、操縦者が特殊小型船舶操縦士の免許を有していないことを知っていた。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法における小型船舶操縦者の乗船についての規定は、次のとおりであった。</p> <p>第二十三条の二 小型船舶操縦者になろうとする者は、小型船舶操縦士の免許（以下「操縦免許」という。）を受けなければならない。</p> <p>第二十三条の三十一 船舶所有者は、その小型船舶に、小型船舶の航行する区域、構造その他の小型船舶の航行の安全に関する事項を考慮して政令で定める小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者に関する基準（以下「乗船基準」という。）に従い、操縦免許証を受有する小型船舶操縦士を乗船させなければならない。</p>

	<p>らない。</p> <p>第二十三条の三十三 乗船基準において必要とされる資格に係る操縦免許証を受有している小型船舶操縦士でなければ、乗船基準に定める小型船舶操縦者として、その小型船舶に乗船してはならない。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 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>あり なし あり</p> <p>本船は、紀の川を紀の川大堰に向けて航行中、操縦者が、目前の紀の川大堰は道路橋であり、紀の川大堰は道路橋の先にあるものと思い、堰柱の間を航行しようとしたことから、紀の川大堰の制水ゲートに衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者は、白波が発生していたことから、紀の川大堰の上流側と下流側の水位が同一に見え、制水ゲートが見えなかった可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者は、特殊小型船舶操縦士の免許証を受有していなかったことから、小型船舶操縦者として本船に乗船してはならなかった。</p> <p>船舶所有者は、操縦者が、特殊小型船舶操縦士の免許証を受有していなかったことから、本船に乗船させてはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、紀の川を紀の川大堰に向けて航行中、操縦者が、目前の紀の川大堰は道路橋であり、紀の川大堰は道路橋の先にあるものと思い、堰柱の間を航行しようとしたため、紀の川大堰の制水ゲートに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>国土交通省は、平成26年4月11日から、事故防止のため、紀の川大堰の上流側及び下流側のそれぞれ約200mの区間を船舶の通航を禁止する区域とした。</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"> ・航行する水域の状況を調査しておくこと。