

## 船舶事故調査報告書

平成27年2月19日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	ウェイクボーダー負傷
発生日時	平成26年7月12日（土） 13時00分ごろ
発生場所	京浜港東京第2区 <small>しのめ</small> の東雲運河 東京都中央区所在の晴海信号所から真方位130° 1,220m付近 （概位 北緯35°38.4′ 東経139°47.0′）
事故調査の経過	平成26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。
<b>事実情報</b> 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 <small>フォートイエズ</small> FORTIÉS、6.4トン 270-35895東京、個人所有 8.06m (Lr) × 3.20m × 1.69m、FRP ディーゼル機関2基、220.66kW（合計）、平成2年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年12月25日 免許証交付日 平成21年12月25日 （平成26年12月24日まで有効） ウェイクボーダー 男性 43歳
死傷者等	重傷 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、同乗者Aほか5人を乗せ、東雲運河において、左舷機を前後進に使用して漂泊中、ウェイクボードを開始しようと、同乗者Aが船尾甲板からウェイクボーダーに向けてトローリングロープ（以下「本件ロープ」という。）を投げたところ、本件ロープが左舷機のプロペラに絡まった。</p> <p>船長は、同乗者Aから、本件ロープが左舷機のプロペラに絡まった旨の報告を受けて左舷機を停止した後、ウェイクボーダーに左舷機のプロペラに絡まった本件ロープを外すように依頼した。</p> <p>船長は、ウェイクボーダーが本件ロープを外しているうちに、本船が風潮流の影響で護岸に向かって圧流されていたので、錨を投下したものの効果がなく、本船を護岸から離すために右舷機を使用すること</p>

	<p>とし、ウェイクボーダーに本船から離れ、本件ロープから手を離すよう指示した。</p> <p>ウェイクボーダーは、本船の左舷船尾方へ約13m離れた後、船長からの本件ロープから手を離すようにとの指示に対し、了解したと右手を挙げた。</p> <p>本船は、右舷機を微速力前進にかけて左舵を取ったところ、右舷機のプロペラに本件ロープを巻き込んだ。</p> <p>ウェイクボーダーは、本件ロープ先端のハンドル（以下「本件ハンドル」という。）に左腕を通していたところ、本件ロープに引かれ、平成26年7月12日13時00分ごろ右舷機のプロペラに接触して負傷した。</p> <p>ウェイクボーダーは、自力でウェイクボードを外して船尾中央に設置された梯子から本船に上がった。</p> <p>船長は、携帯電話で東京都江戸川区所在のマリーナに連絡した後、119番に通報した。</p> <p>ウェイクボーダーは、来援した消防艇に船長と共に移乗し、東京都中央区晴海ふ頭から救急車で病院に搬送され、左下腿挫滅創、左楔状骨開放骨折及び左長母趾伸筋腱断裂と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、左右両舷に船内外機を備えた2基2軸船で、それぞれ2重反転プロペラを装備していた。</p> <p>船長は、本船でウェイクボーダーを引くのが約6回目であった。</p> <p>船長は、右舷機始動前、本件ロープから手を離すようにとの指示に対し、ウェイクボーダーが、右手を挙げたので、本件ロープから手を離していると思った。</p> <p>ウェイクボーダーは、ウェイクボードの経験が約2年あり、本船でウェイクボードを行うのは約6回目であった。</p> <p>ウェイクボーダーは、本事故時、海水パンツと救命胴衣を着用し、直径約15mm、長さ約30mの本件ロープの先端に固定された本件ハンドルに左腕を通し、ウェイクボードを装着していた。</p> <p>ウェイクボーダーは、本件ロープを手から離すことに不安を感じていたため、無意識の状態でも本件ハンドルに左腕を通していた。</p> <p>本船は、本事故前には、船長にウェイクボーダーを監視するよう指示された同乗者Aが船尾甲板上に就いていたが、本事故時は、同乗者Aが船首で揚錨作業を行っており、ウェイクボーダーを監視している者がいなかった。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、東雲運河において、左舷機に絡んだ本件ロープを外す目的で漂泊中、風潮流の影響で護岸に向けて圧流されたので、船長がウェイクボーダーに本件ロープから手を離すよう指示した後、護岸から離れようとして右舷機を微速力前進にかけた際、ウェイクボーダーが本件ハンドルに左腕を通していたことから、右舷機のプロペラに巻き込まれた本件ロープに引かれて右舷機のプロペラに接触し、負傷したものと考えられる。</p> <p>ウェイクボーダーは、本件ロープから手を離すことに不安を感じていたことから、本件ハンドルに左腕を通していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東雲運河において、左舷機に絡んだ本件ロープを外す目的で漂泊中、風潮流の影響で護岸に向けて圧流されたので、船長がウェイクボーダーに本件ロープから手を離すよう指示した後、護岸から離れようとして右舷機を微速力前進にかけた際、ウェイクボーダーが本件ハンドルに左腕を通していたため、右舷機のプロペラに巻き込まれた本件ロープに引かれて右舷機のプロペラに接触し、負傷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>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>・ 機関を使用する際には、ウェイクボーダーが十分安全な距離に離れており、トーイングロープがプロペラに絡むおそれがないことを確認すること。</li> </ul>