

船舶事故調査報告書

平成27年7月30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8月6日 15時30分ごろ
発生場所	愛知県蒲 ^{がまごおり} 郡市海陽町南東方沖 三河港海陽ヨットハーバー西防波堤灯台から真方位111° 1.9海里付近 (概位 北緯34° 47.56′ 東経137° 18.16′)
事故調査の経過	平成26年8月15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 ラグーナ30、1.5トン 240-65208愛知、蒲郡海洋開発株式会社 5.96m (Lr) × 2.25m × 1.09m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成26年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 51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10年4月27日 免許証交付日 平成25年6月6日 (平成30年6月5日まで有効) ウェイクボーダーA 女性 12歳
死傷者等	重傷 1人（ウェイクボーダーA）
損傷	プロペラの曲損等
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、ウェイクボーダー2人を乗せ、ウェイクボードをする目的で愛知県蒲郡市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）南東方沖の海域でウェイクボードを行っていた。 本船は、ウェイクボーダーAが手から離れたけん引用ロープを渡すため、右に旋回してウェイクボーダーAに接近し、ウェイクボーダーAを左舷船首方約10mに見る状況になったとき、機関をアイドルリング状態として、前進行きあしで航行していたところ、風に流されてウェイクボーダーAに向かって進行することになった。 船長及びウェイクボーダーBは、ウェイクボーダーAが見えなくなったので、ウェイクボーダーAが、船首付近で潜っているものと思

	<p>い、平成26年8月6日15時30分ごろに、船長が、けん引用ロープを確認し、クラッチを後進に入れた。</p> <p>ウェイクボーダーAは、近づいてきた本船を手で押したものの、仰向けの状態で船体の下に入り込む状況となり、本船が通過した際、本船のプロペラに接触し、水面に浮上したときに右足の負傷に気付いた。</p> <p>船長及びウェイクボーダーBは、ウェイクボーダーAが本船の船尾後方約3mから本船船尾に向かって泳いできたのを認め、本船に引き揚げて、負傷したウェイクボーダーAの^{だいたい}大腿部をけん引用ロープで縛って止血を行った。</p> <p>船長は、本件マリーナに救急車の手配を要請し、本件マリーナに着岸した。</p> <p>ウェイクボーダーAは、救急車で病院に搬送され、右大腿^{ぎめつそう}挫滅創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、喫水が、船首尾共約0.5mで、船外機のプロペラ翼端が海面下約0.7mにあった。</p> <p>船長は、免許取得後、プレジャーボート等を所有して数年使用した後、約8年前から本件マリーナでプレジャーボートを多いで4回ぐらい借りてウェイクボード等に使用しており、本事故の2日前にも本船を借りていた。</p> <p>ウェイクボーダーAは、ウェイクボードをするのが初めてであった。</p> <p>ウェイクボーダーAは、本事故当時、長袖のラッシュガード及びショートパンツの上に救命胴衣を着用し、ウェイクボード用のブーツを履いていた。</p> <p>ウェイクボーダーAは、本事故時、通過する本船の下に入り、海面に顔が潜ったり、浮かんだりの状況でパニック状態に陥り、本船のプロペラに巻き込まれるおそれを感じたが、プロペラに接触した瞬間は分からなかった。</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>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、本件マリーナ南東方沖において、船長が、ウェイクボーダーAにけん引用ロープを渡すために接近した際、ウェイクボーダーAが見えなくなったが、ウェイクボーダーAの所在を確認しなかったことから、機関を後進にかけたところ、船体の下にいたウェイクボダ</p>

	<p>ーAがプロペラに接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、ウェイクボーダーAが船首付近で潜っているものと思ったことから、ウェイクボーダーAの所在を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>ウェイクボーダーAは、本船が風上側から接近したことから、本船が圧流された船体の下に潜り込む状況になったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件マリーナ南東方沖において、船長が、ウェイクボーダーAにけん引用ロープを渡すために接近した際、ウェイクボーダーAが見えなくなったが、ウェイクボーダーAの所在を確認しなかったため、機関を後進にかけたところ、船体の下にいたウェイクボーダーAがプロペラに接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・機関の運転は、プロペラ付近に人がいないことを確認してから行うこと。 ・落水者等に接近するときは、安全な速力としてその所在を常に確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

