

船舶事故調査報告書

平成27年12月3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	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	平成26年7月20日 16時15分ごろ
発生場所	山口県周防大島町久賀港 久賀港天満沖防波堤西灯台から真方位288°1,200m付近 (概位 北緯33°57.2′ 東経132°15.1′)
事故の概要	水上オートバイMINATOは、浮体をえい航して南西進中、浮体が離岸堤に衝突し、搭乗者が負傷した。 浮体に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成26年8月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 MINATO、0.1トン 270-46861山口、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、188kW、平成22年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 40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12年7月19日 免許証交付日 平成23年7月21日 (平成28年7月20日まで有効) 搭乗者 男性 22歳
死傷者等	重傷 1人（搭乗者）
損傷	本船 なし 被引浮体 トーイングロープの切断、浮体カバーに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 高潮時、潮高 約250cm（大島）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者を乗せたビスケットと称する浮体（以下「本件浮体」という。）を直径約12mm、長さ約15mのトーイングロープでえい航し、久賀西離岸堤（1）と‘久賀西離岸堤（2）’（以下「本件離岸堤」という。）の間の水路（以下「本件水路」という。）を通過して本件離岸堤の沖へ出た。 船長は、最初に左舵を取ってから緩やかに右旋回を始め、円を描く

	<p>ように本件浮体をえい航しながら遊走した後、出発地点に戻ることにし、左転して本件水路へ向けて南西進した。</p> <p>搭乗者は、平成26年7月20日16時15分ごろ、本件浮体が本件離岸堤西端に衝突した際、その衝撃で本件浮体から本件離岸堤の消波ブロックの上に転落した。</p> <p>船長は、本船が本件水路を通過した後、出発地点の砂浜にいた家族や友人が、本船に向かって叫んでいることに気付いて後方を振り返り、初めて本件浮体が本件離岸堤西端に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長は、直ちに本件離岸堤まで引き返して搭乗者の救助に向かい、砂浜にいた船長の家族が、携帯電話で救急車を要請した。</p> <p>搭乗者は、本件離岸堤の消波ブロックの上にいたところ、船長及び海上保安官によって救助された後、救急車で病院に搬送され、左大腿骨及び坐骨骨折、右肩鎖関節脱臼と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件離岸堤は、周囲を消波ブロックに囲まれていた。</p> <p>本件水路の幅は、約30mであった。</p> <p>本件浮体は、外径約1.1m、内径約60cmの円環状の空気室の上面の左右にハンドルを一つずつ設け、円環内部の底をビニールシートで塞いだ形状で、搭乗者が、円環内部に腰部を入れて両足先を前方に出して座り、両手でハンドルを握った姿勢でえい航されるものであった。</p> <p>船長は、本件浮体をえい航する前にトーイングロープの点検を行い、損傷がないことを確認していた。</p> <p>船長は、本件浮体をえい航中、時々、後方を振り返って本件浮体の状況を見ていたが、出発地点に戻ろうとするときは、本件浮体をよく見ていなかった。</p> <p>船長及び搭乗者は、いずれも本事故当時、本件浮体が衝突した衝撃を感じず、本事故後に初めてトーイングロープが切断していることに気付いた。</p> <p>船長は、本事故後、出発時に本件水路を通過したときに比べ、戻るときには本件水路の中央より本件離岸堤寄りを、水路を斜航する態勢で通過したかもしれないと思った。</p> <p>搭乗者は、本事故当時、初めて被引浮体に搭乗した。</p> <p>船長及び搭乗者は、いずれも、ラッシュガード及びハーフパンツを着用し、その上に救命胴衣を着用していた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、久賀港において、本件水路を南西進中、本件浮体が本船の</p>

	<p>正船尾方から左方に外れたところでえい航され、本件離岸堤の方に寄せられたことから、本件浮体が本件離岸堤に衝突し、搭乗者が負傷したものと考えられる。</p> <p>本船が、本件離岸堤沖で円を描くように緩やかに右旋回したことから、本件水路に向け左転した際、本件浮体が惰力により本船の正船尾方から左方に外れたところでえい航される状態となったものと考えられる。</p> <p>本件浮体は、本船の正船尾方から左方に外れたところでえい航される状態となったこと及び本船が本件水路の中心線より本件離岸堤寄り、水路を斜航する態勢で通過したことから、本件離岸堤の方に寄せられたものと考えられる。</p> <p>えい航に使用していたトーイングロープが切断したのは、本件離岸堤の消波ブロックに接触したことによる可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、久賀港において、本件水路を南西進中、本件浮体が本船の正船尾方から左方に外れたところでえい航され、本件離岸堤の方に寄せられたため、本件浮体が本件離岸堤に衝突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"> ・浮体をえい航して障害物付近を通過する場合、自船と浮体が直線上に並んだ態勢とすること。 ・浮体をえい航して遊走する場合、周囲に障害物が存在しない広い海域でえい航することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

