

## 船舶事故調査報告書

令和5年10月25日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	同乗者負傷
発生日時	令和4年8月12日 13時00分ごろ
発生場所	千葉県館山市北条海岸前面 館山港防波堤灯台から真方位028° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯35° 00.2′ 東経139° 51.4′）
事故の概要	プレジャーボート <sup>エージ-</sup> AG21は、漂流中、海に飛び込んだ同乗者が推進器に接触して負傷した。
事故調査の経過	令和4年9月1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	プレジャーボート AG21、1.5トン 271-36559千葉、有限会社羽後工務店 5.96m（Lr）×2.25m×1.09m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成18年6月 （写真1、写真2 参照）
	 
	写真1 本船の外観①                      写真2 本船の外観②
乗組員等に関する情報	船長 42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26年6月2日 免許証交付日 令和元年6月24日 （令和6年6月23日まで有効） 同乗者A 24歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好

	<p>海象：波向 南、波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、令和4年8月12日07時00分ごろ館山市船形漁港を出港し、北条海岸沖に到着したのち、友人及びその家族と合流し、同海岸西方沖で‘ウェイクボードを使用して遊走’（以下単に「遊走」という。）を行い、10時00分ごろ北条海岸前面に投錨し、同海岸で食事休憩をとった。</p> <p>船長は、遊走を再開することとし、友人及びその家族（以下「同乗者」という。）7人を乗せ、11時30分ごろ抜錨し、北条海岸西方沖で遊走を行ったのち、北条海岸に戻ることにした。</p> <p>船長は、北条海岸前面にプレジャーボート及び水上オートバイが多数停泊していたが、同乗者に子供もいるので、できる限り砂浜に近いところで下船させようと思い、停泊船の間を縫って東進した。</p> <p>船長は、水深が浅くなってきたので船外機の角度を少し上げて砂浜に近寄り、風が南寄りであったので船首を南方に向けたかったものの、停泊船がいたので船首を南方に向けることができず、船首を北方に向けて船外機を中立としたのち、同乗者に海に飛び込んで下船することを促した。</p> <p>船長は、同乗者のうちの1人（以下「同乗者A」という。）が海に飛び込むことを怖がっていたので、先に下船した同乗者と打合せを行い、停泊させていた同行の水上オートバイを本船に接舷させ、同乗者Aを水上オートバイに移乗させることとし、同乗者Aにも水上オートバイに移乗する会話が聞こえており、会話が伝わっていると考え、同乗者Aが飛び込まずに待機すると思った。</p> <p>船長は、本船が南風によって北方に流され始め、船首方の停泊船に接近したので、同乗者Aから目を離し、船外機を後進としたところ、水上オートバイに移乗することが伝わっていなかった同乗者Aが船尾から海に飛び込み、13時00分ごろ同乗者Aの左足が本船のプロペラに接触した。</p> <p>船長は、同乗者Aが負傷したことを知り、周囲に救急車の手配を依頼し、同乗者Aを本船に引き揚げ、本船を砂浜に乗り揚げさせ、同乗者Aの応急処置を行った。</p> <p>同乗者Aは、到着した救急車で病院に搬送され、左下腿挫滅創と診断され、約1か月の入院加療を要した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>同乗者Aは、水着の上に救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、漂泊した場所が砂地であったので、錨が効かないと思い、投錨しなかった。</p> <p>船長は、遊走する際に同乗者が海に入り、また、海から上がる時は、必ず船外機を中立運転としていた。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許証を取得後、年に5回程度、レンタル</p>

	<p>ボートで釣りに出ており、令和4年7月に本船を購入後、本船には2回目の乗船であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、北条海岸前面で漂泊中、船長が、同乗者に海に飛び込んで下船することを促した際、飛び込むことを怖がった同乗者Aが飛び込まずに待機するものと思い、同乗者Aから目を離し、船外機を後進としたことから、船尾から海に飛び込んだ同乗者Aが本船のプロペラに接触し、同乗者Aが負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、先に下船した同乗者と打合せを行い、停泊させていた同行の水上オートバイを本船に接舷させ、同乗者Aを水上オートバイに移乗させることとし、同乗者Aにも水上オートバイに移乗する会話が聞こえており、会話が伝わっていると考えたことから、同乗者Aが飛び込まずに待機すると思ったものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、水上オートバイに移乗することが伝わっていなかったことから、海に飛び込んだものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が南風によって北方に流され始め、船首方の停泊船に接近したことから、船外機を後進としたものと考えられる。</p> <p>船長は、漂泊した場所が砂地であり、錨が効かないと思い、投錨しなかったこと、及び停泊船の間を縫って東進し、停泊船がいたので船首を南方に向けることができず、船首を北方に向けたことから、南風によって本船が北方に圧流されたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が北条海岸前面で漂泊中、船長が、同乗者に海に飛び込んで下船することを促した際、飛び込むことを怖がった同乗者Aが飛び込まずに待機するものと思い、同乗者Aから目を離し、船外機を後進としたため、船尾から海に飛び込んだ同乗者Aが本船の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>
<p><b>再発防止策</b></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>・ 小型船舶の操縦者は、プレジャーボートから同乗者を乗下船させる場合、プレジャーボートが移動することがないように、岸壁や棧橋等に係留してから行うことが望ましく、やむを得ず漂泊又は錨泊して同乗者を乗下船させる際に、小型船舶を移動する必要が生じたときには、移動する前に同乗者に声を掛けること。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、漂泊する場合、風波の影響により圧流されることがあることを考慮し、周囲に他船がない場所で行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

