

船舶事故調査報告書

令和5年4月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

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7日 12時33分ごろ
発生場所	千葉県鋸南町保田第一海岸 保田港防波堤灯台から真方位010°480m付近 (概位 北緯35°08.2′ 東経139°50.2′)
事故の概要	水上オートバイ2018-01は、浮体をえい航しようと同乗者がえい航ロープを持った状態で西北西進中、同乗者が同ロープに挟まれて負傷した。
事故調査の経過	令和4年8月24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	水上オートバイ 2018-01、0.2トン 235-44288千葉、有限会社ポパイマリンサービス 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、95.6kW、平成15年5月
乗組員等に関する情報	船長 51歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年3月10日 免許証交付日 令和3年3月10日 (令和8年3月9日まで有効) 同乗者 44歳 操縦免許 なし
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.1～0.2m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、レンタルの水上オートバイであり、船長及び同乗者が友人ら6人と共に保田第一海岸に集まり、令和4年8月7日10時30分ごろから、船長及び友人1人が交替で本船を操縦し、友人を座席後部に乗せて遊走したり、トーイングチューブ（以下「本件浮体」という。）をえい航したりしていた。 船長は、12時30分ごろ、本船を操縦していた友人と操縦を交替

	<p>し、同乗者を乗せて、他の友人（以下「友人A」という。）が搭乗した本件浮体をえい航することとした。</p> <p>本船は、本件浮体につながれた長さ約9～10mのえい航ロープ（以下「本件ロープ」という。）が船尾部のクリートに係止されていた。</p> <p>船長は、本件ロープをコイル状に巻いて長さ約40cmの束とし、同乗者に対し、発進する際、本件ロープが本船船底部の吸水口に吸い込まれないように持っているよう依頼して手渡した。</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者が座席後部に船首方を向いて乗り、海岸沿いから沖に向けて発進し、5km/h未満の速力（対地速力、以下同じ。）で西北西進した。</p> <p>船長は、左側から後方を振り返って、同乗者が上半身を左側に捻って本件ロープを持った左手を後方に出し、本船が本件浮体から離れていくのに合わせ、本件ロープの束を順次放しているのを確認した。</p> <p>船長は、再び後方を振り返ったとき、同乗者が持っていた本件ロープの束が見えなかったため、同乗者が本件ロープを全て放したと思い、同乗者に「行くよ」と声を掛けるとともに本船を約7～8km/hまで増速させた。</p> <p>同乗者は、12時33分ごろ、船長の合図を聞いたのち本船が増速して本件ロープが緊張し、左手に残っていた本件ロープに指を挟まれ、とっさに船尾側の海に飛び込んだ。</p> <p>船長は、叫び声を聞いて振り返ると同乗者が落水しており、本件浮体から友人Aが海に飛び込み、同乗者の救助に向かっているのを見て異変に気付いた。</p> <p>同乗者は、友人Aに付き添われて歩いて海岸に戻り、友人らの1人が要請した救急車で千葉市所在の病院に搬送され、左示指不全切断及び左中指開放骨折と診断された。</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>船長は、平成17年6月に特殊小型船舶操縦士免許を取得して以降、水上オートバイを所有して操縦し、浮体をえい航した経験が多数あり、本事故以前に同乗者を座席後部に乗せて本件浮体をえい航したこともあって、その際にも本事故時と同様に本件ロープを同乗者に持ってもらったことがあった。</p> <p>船長は、これまでの経験からどれくらいの距離を進行すれば、本件ロープが伸びて、本船の吸水口に吸い込まれない状態となるかが分かっており、水上オートバイに1人で乗船して浮体等をえい航する場合、ある程度の距離を進行すれば、本件ロープの残った束をまとめて放し、増速していた。</p> <p>船長は、同乗者が本件ロープを伸ばしたのち増速するタイミングについて理解しており、これまで問題なくえい航できていたので、本事</p>

	<p>故当時、増速する際に同乗者の手元や本件ロープの状況をしっかり確認できなかったものの、これまでの経験から本件ロープを同乗者が全て放したと思って増速した。</p> <p>同乗者は、負傷したこともあって、本事故発生時前後のことをはっきりと記憶しておらず、船長の合図を聞いたとき、持っていた本件ロープの状況、本件ロープを放そうとしたかどうか等について、覚えていなかった。</p> <p>本件浮体は、直径125cm×120cmの円形状トーイングチューブであり、本件ロープが直径約10mmのナイロン製ロープであった。</p> <p>本事故当時、船長、同乗者及び友人Aは、それぞれ救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、保田第一海岸において、本件浮体をえい航しようと同乗者が本件ロープを左手に持った状態で西北西進中、船長が本件ロープを同乗者が全て放したと思って増速した際、同乗者が、無意識に本件ロープを持っていたことから、本件ロープが緊張し、左手に残っていた本件ロープに指を挟まれ、負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者の手元や本件ロープの状況をしっかり確認できなかったものの、同乗者が増速するタイミングについて理解しており、これまで問題なくえい航できていたことから、これまでの経験から本件ロープを同乗者が全て放したと思い、増速したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、負傷したこともあって、本事故発生時前後のことをはっきりと記憶しておらず、船長の合図を聞いたとき、持っていた本件ロープの状況、本件ロープを放そうとしたかどうか等について覚えていなかったが、実際に本件ロープに指を挟んだことから、本事故時、無意識に本件ロープを持っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、保田第一海岸において、本船が本件浮体をえい航しようと同乗者が本件ロープを左手に持った状態で西北西進中、船長が本件ロープを同乗者が全て放したと思って増速した際、同乗者が、無意識に本件ロープを持っていたため、本件ロープが緊張し、左手に残っていた本件ロープに指を挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・水上オートバイの船長は、浮体等をえい航する際、同乗者にえい航ロープを保持させる場合、同乗者が同ロープを放したことや同ロープの状況等を確認した上で増速すること。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・水上オートバイの同乗者は、浮体等をえい航する際、えい航ロープを保持する場合、自身で同ロープを放したことを確認すること。 |
|--|--|

付図1 事故発生場所概略図

