

船舶事故調査報告書

平成30年5月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	ウェイクボーダー負傷
発生日時	平成29年8月11日 16時17分ごろ
発生場所	広島県竹原市太郎ヶ鼻西方沖（民間会社所有の棧橋付近） 碓 ^{いかり} 島灯標から真方位315° 700m付近 （概位 北緯34° 18.2′ 東経132° 52.2′）
事故の概要	プレジャーボート ^{あおい} 葵は、出航中、また、プレジャーボート ^{ブーン} B00Nは、漂流してウェイクボーダーのけん引準備作業中、葵がウェイクボーダーに接触し、ウェイクボーダーが負傷した。
事故調査の経過	平成29年12月22日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A プレジャーボート 葵、7.3トン 292-48210広島、株式会社 Savvy B プレジャーボート B00N、1.2トン 270-46644広島、個人所有
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（ウェイクボーダー）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約5.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、船長Aが経営する会社の従業員等5人を乗せ、釣りの目的で、広島県呉市 ^{なさけ} 情島西方沖の釣り場に向け、‘民間会社所有の棧橋’（以下「本件棧橋」という。）を出航した直後、右舷前方にいたB船の乗船者から「危ない」という声が聞こえたので、停船した。 A船は、船長Aがウェイクボーダーを視認したのち、B船の乗船者から大丈夫という意味合いの合図を受けたと思い、航行を再開した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、ウェイクボーダーをけん引して本件棧橋付近を遊走中、ウェイクボーダーが転倒したので、本件棧橋付近で漂流してけん引の準備作業をしていた。 ウェイクボーダーは、ウェイクボードに両足を装着し、けん引索の取っ手を手で持って待機中、平成29年8月11日16時17分ごろA船の船体が両大腿部に接触し、両大腿打撲傷を負った。 船長Aは、12日連絡を受けて初めてウェイクボーダーに接触したことを知った。

	<p>船長Aは、これまでに本件桟橋付近で遊走する船舶を見たことがなかった。</p> <p>船長Aは、本件桟橋を出航する際、A船の船首部に移動して周囲の状況を確認していれば、ウェイクボーダーに気が付いていたと本事故後に思った。</p> <p>ウェイクボーダーは、長袖のパーカーと短パンの服装で、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>A船は、本件桟橋を出航する際、船長Aが、A船の船首部付近の海上の安全確認を行っていなかったことから、船首部付近にいたウェイクボーダーに気付かずに航行を開始し、A船の船体がウェイクボーダーに接触し、ウェイクボーダーが負傷したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件桟橋付近でウェイクボーダーのけん引を行っていたことから、ウェイクボーダーが転倒した際、本件桟橋付近で漂泊してウェイクボーダーのけん引準備作業を行うこととなり、本件桟橋を出航したA船の船体がウェイクボーダーに接触し、ウェイクボーダーが負傷したものと考えられるが、船長Bから情報が十分に得られなかったため、本件桟橋付近でウェイクボーダーのけん引を行うに至った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、本件桟橋付近において、A船が本件桟橋を出航する際、船長Aが、A船の船首部付近の海上の安全を確認していなかったため、船首部付近にいたウェイクボーダーに気付かずに航行を開始し、また、B船が、本件桟橋付近でウェイクボーダーのけん引を行っていたため、ウェイクボーダーが転倒した際、本件桟橋付近で漂泊してウェイクボーダーのけん引準備作業を行うこととなり、A船の船体がウェイクボーダー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"> ・ 桟橋を出航する際は、船首部をはじめ甲板上を移動するなどして海上の安全確認を行うこと。 ・ ウェイクボーダー等のけん引を行う場合、桟橋付近を避け、安全な海域で行うことが望ましい。