

船舶事故調査報告書

平成28年2月25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	乗組員負傷
発生日時	平成27年8月2日 14時30分ごろ
発生場所	愛媛県上島町津波島南端沖 六ツ瀬灯標から真方位040° 1.5海里付近 （概位 北緯34° 12.8′ 東経133° 09.0′）
事故の概要	水上オートバイATSUSHI SPECIAL Jr.458 SPECIALEは西進中、波を乗り越えて着水した際、船長が負傷した。
事故調査の経過	平成27年8月3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	A 水上オートバイ ATSUSHI SPECIAL Jr.458 SPECIALE、0.1トン 273-13310広島、旭機工株式会社 2.89m (Lr) × 1.11m × 0.43m、FRP ガソリン機関、178.0kW、平成27年4月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和60年7月12日 免許証交付日 平成27年7月6日 （平成32年7月11日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期 海上保安庁がインターネットで情報を提供している「潮流推算」によれば、本事故発生場所付近には、8月2日14時の時点で北流0.4～1.0ノット（kn）の潮流矢符が、15時の時点で北流1.0～2.0knの潮流矢符がそれぞれ表示されている。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人（以下「船長B」という。）が1人で乗り組んだ別の水上オートバイ（以下「B船」という。）及び友人5～6人が分乗した2隻のプレジャーボートと共に広島県福山市阿伏兎港を出港して津波島に向かった。 船長Aは、津波島東岸沖に到着し、錨を入れたプレジャーボートに

	<p>A船を係留して遊泳したり、昼食をとったりした後、船長Bが操縦するB船と共に津波島を時計回りに一周することにして、同島東岸沖を出発した。</p> <p>船長Aは、津波島南端沖100m付近を約80km/hの対地速力で西進中、それまで平穏であった海面の前方至近の所に西方から来る波高約1mの波（以下「本件波」という。）を認め、本件波をほぼ直角に乗り越えたとき、身体が座席から浮き上がった。</p> <p>船長Aは、平成27年8月2日14時30分ごろ、A船が着水して身体が座席に落下した際に衝撃を受け、A船から落水し、背中と腰などに激痛を感じた。</p> <p>船長Aは、緊急エンジン停止コードが作動して停止しているA船まで泳いで行った。</p> <p>船長Bは、船長Aが落水して負傷していることに気づき、津波島東岸沖で錨を入れているプレジャーボートに助けを求めに戻り、プレジャーボート1隻が船長Aの救助に向かった。</p> <p>船長Aは、プレジャーボートに救助された後、自身の負傷の状態から判断してドクターヘリを要請するようプレジャーボートの友人に依頼し、その後、来援したドクターヘリで病院へ搬送され、約3週間の入院加療を要する骨盤骨折等と診断された。</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Aは、水上オートバイの操縦経験が約33年あった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近をこれまでに4～5回航行した経験があったが、波が立っていたのは本事故時が初めてであった。</p> <p>船長Aは、船長Bと共に津波島東岸沖を出発してから本事故発生場所付近に至るまで平穏な海面状態が続き、津波島南端沖に達したとき本件波を認めたので、減速する時間的余裕がなかった。</p> <p>B船は、船長Aが落水する直前、A船の左舷側約10mで後方約15mの所を約80km/hの速力で西進していた。</p> <p>船長Aは、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>あり</p> <p>A船は、津波島南端沖100m付近を約80km/hの速力で西進中、船長Aが、本件波をほぼ直角に乗り越えて着水したことから、船長Aが座席から浮き上がったのち座席に落下した衝撃で負傷したものと考えられる。</p> <p>A船は、本件波を乗り越える際、船体の斜め前方から波を受ける針路にすることや減速することにより衝撃を軽減できた可能性があると考えられる。</p>

原因	本事故は、A船が津波島南端沖を約80km/hの速力で西進中、船長Aが、本件波をほぼ直角に乗り越えて着水したため、船長Aが座席から浮き上がったのち座席に落下した衝撃で負傷したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・地形が複雑な瀬戸内海では、風向、風力、潮汐、水深及び地形などの影響で、ふだん海面が平穏な場所でも波が立っていることがあるので、波を認めてから針路を変えたり減速したりできるよう、安全な速力で航行すること。

付図1 事故発生場所概略図

