

## 船舶事故調査報告書

平成31年1月23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	平成30年7月1日 13時35分ごろ
発生場所	広島県呉市倉橋島南方沖 倉橋港鹿島瀬戸防波堤灯台から真方位319° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 06.2′ 東経132° 30.2′）
事故の概要	水上オートバイ潮流遊艇は、左旋回中、船長及び同乗者2人が落水し、同乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年7月6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 潮流遊艇、0.2トン 270-47598広島、個人所有 3.02m（Lr）×1.12m×0.45m、FRP ガソリン機関、132.4kW、平成25年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 35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11年5月14日 免許証交付日 平成26年4月16日 （平成31年5月13日まで有効） 同乗者A 男性 39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 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、操縦席に腰を掛け船長が両手でハンドルバーを握り、後部座席に腰を掛けた同乗者Aが船長の救命胴衣のベルトを掴み、最後部座席に腰を掛けた同乗者Bがグリップハンドルを握り、平成30年7月1日13時25分ごろ呉市桂浜海水浴場西方にある消波ブロックに囲まれた砂浜（以下「本件砂浜」という。）を発進し

た。(図1参照)

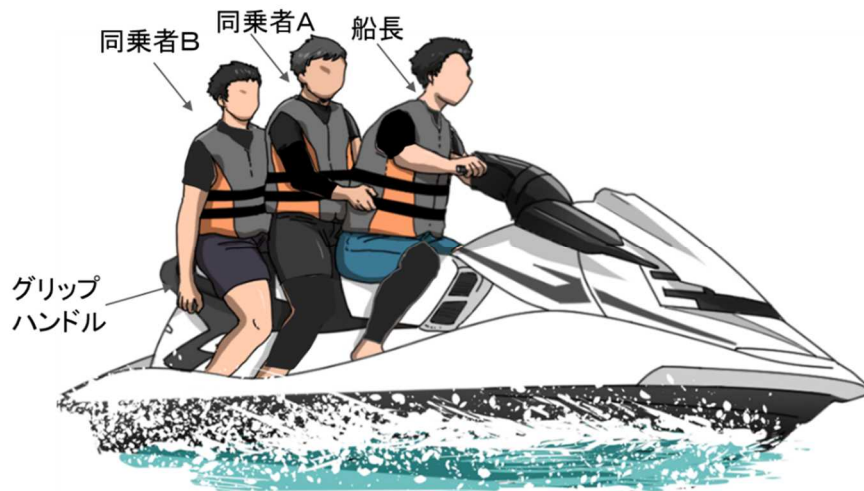


図1 本船の3人乗りの状況(イメージ)

本船は、船長が、遊走を終えて本件砂浜に戻ることにし、約50 km/hの速力(対地速力、以下同じ。)で北東進した。

船長は、本件砂浜の約30m沖に至って約35km/hの速力に減速し、本件砂浜沖で停止するつもりでハンドルバーを左に切り船体を左方に傾斜させ、左旋回中、13時35分ごろ、約90°左に回頭したところで同乗者Bが船尾方に落水したことに気づき、急いでスロットルレバーを放して減速したところ、船体の傾斜が左方から右方に変わり、同乗者Aと共に右舷方に落水した。

本船は、船長が落水したので、緊急エンジン停止装置が作動し、停止した。

船長は、同乗者Aが足を負傷した旨を話したので、同乗者Aの右足首を海面まで上げて見ると、右足首が変形しているのを認めたので、本件砂浜にいる知人に向かい大声で救急車を要請した。

船長は、同乗者Bに泳いで本件砂浜に戻るよう伝えたあと、本船に乗り込み、同乗者Aに本船右舷中央部を掴まらせ、主機を起動してアイドリング運転で本件砂浜に向かった。

同乗者Aは、本件砂浜に着いたのち知人らに支えられて本件砂浜に上がり、到着した救急車で医療センターに搬送され、約2か月間の入院加療を要する右足関節脱臼骨折と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図 付図2 事故発生経過概略図(拡大)参照)

その他の事項

船長及び同乗者は、仕事上の付き合いのレクリエーションをする目的で、知人と共に19人が本件砂浜に集まり、バーベキューを楽しむ間に、本船で遊走していた。

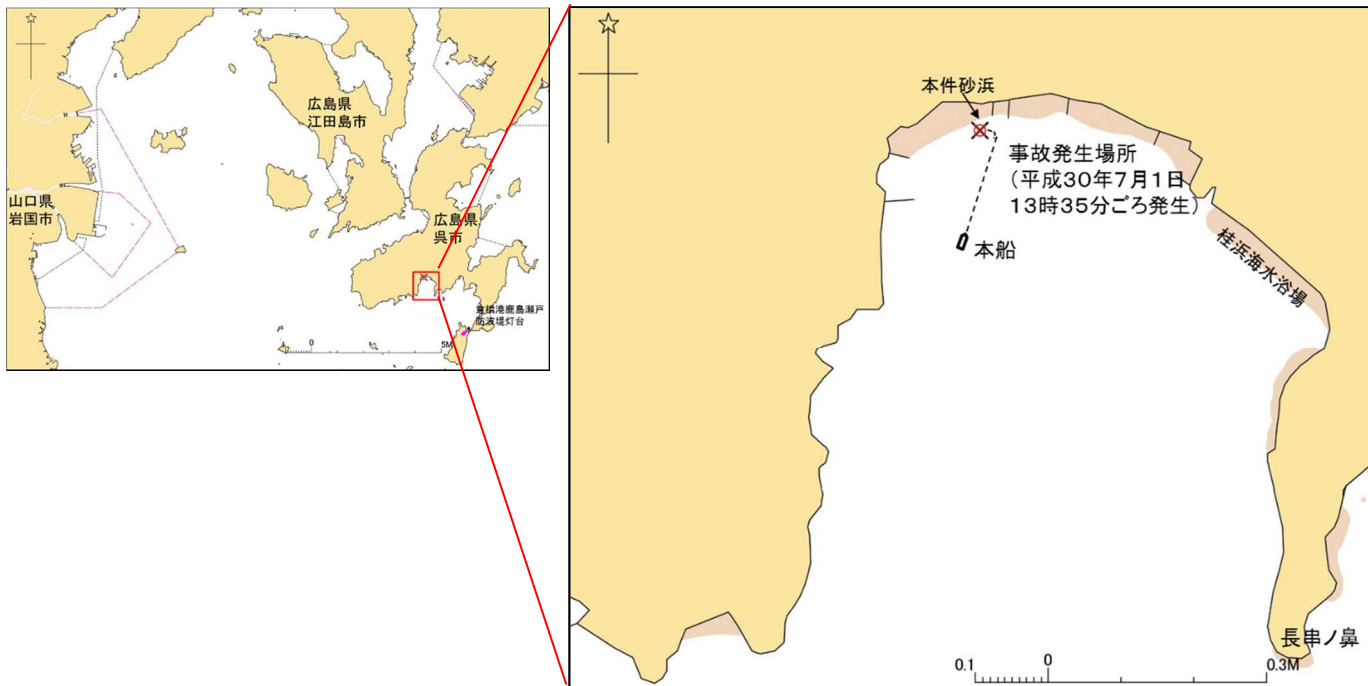
船長及び同乗者は、速乾性シャツの上にベスト型ライフジャケットを身に付け、遊泳用水着を着て、素足であった。

船長は、操縦免許を取得したのち、年に1~4回水上オートバイの

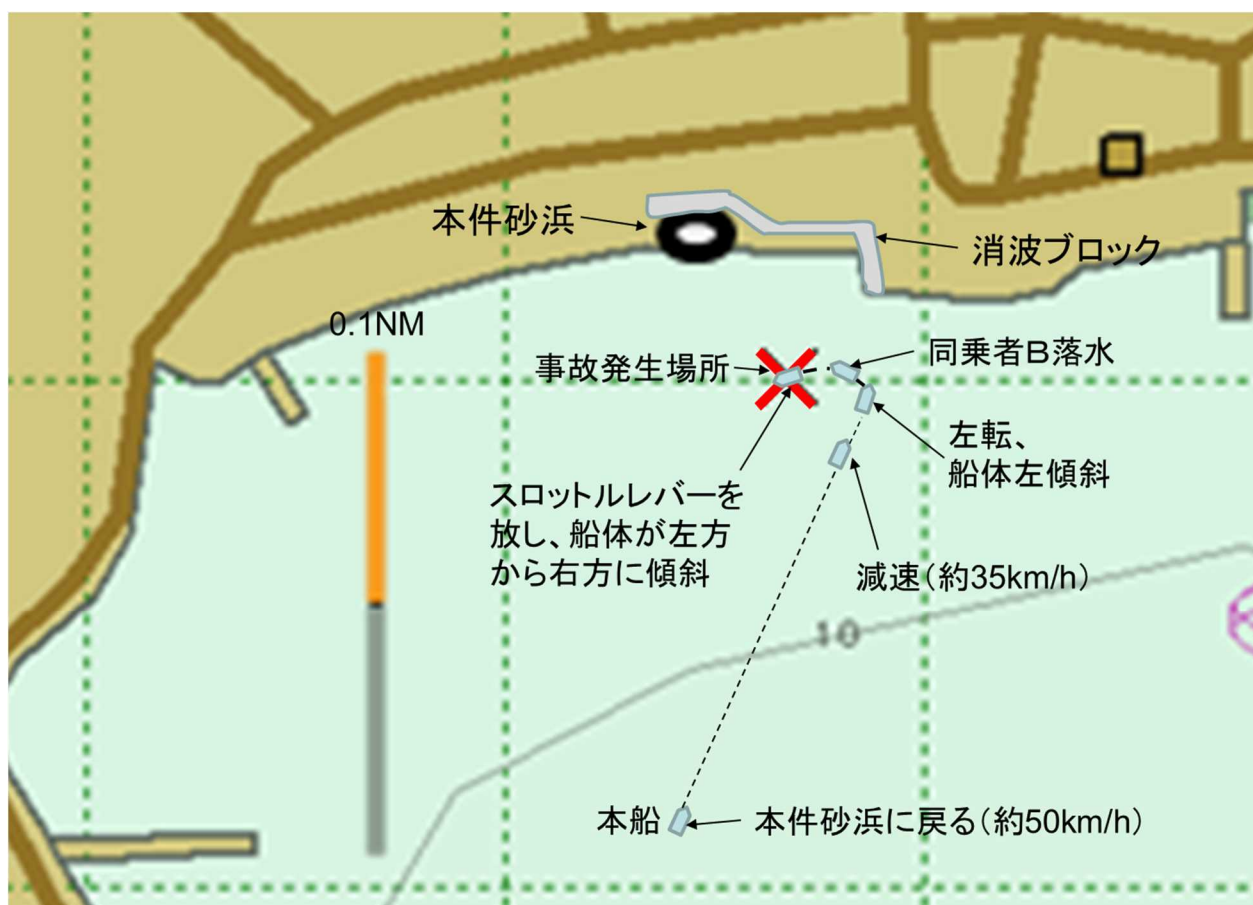
	<p>乗船経験があったが、3人で乗船したのは今回が初めてであり、本船のバランスを制御するのは難しかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件砂浜に戻る際、左旋回して停止するのではなく、微速力前進として直進して停止すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Aは、本船に乗船中、フットウェルフロアへの波の侵入を防ぐ波よけ（以下「本件波よけ」という。）と本船シート下部との谷間に足首が挟まれている感じはあったが、落水時の状況をはっきりと記憶していなかった。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 同乗者Aの搭乗状況（イメージ）</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 なし なし</p> <p>本船は、約35km/hの速力で左に傾斜しながら左旋回中、船長が同乗者Bの落水に気付き、スロットルレバーを放して急激に減速したことから、船体の傾斜が左方から右方になり、船長及び同乗者Aが右舷方に落水し、同乗者Aが負傷したものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、本船から落水した際、右足関節脱臼骨折に至った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>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、約35km/hの速力で左に傾斜しながら左旋回中、船長が同乗者Bの落水に気付き、スロットルレバーを放して急激に減速したため、船体の傾斜が左方から右方になり、船長及び同乗者Aが右舷方に落水し、同乗者Aが負傷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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・水上オートバイを停止する際は、船長は、直進しながら十分に減速することが望ましい。</li><li>・船長は、水上オートバイの操船性能を理解し、自身の操船経験に応じた操船を行うことが望ましい。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図 (拡大)



※日本水路協会発行の船舶用電子参考図使用