

船舶事故調査報告書

令和3年10月6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	乗揚
発生日時	令和2年9月13日 12時00分ごろ
発生場所	三重県鈴鹿市白子漁港内 白子港南防波堤灯台から真方位300° 190m付近 (概位 北緯34° 49.8' 東経136° 35.7')
事故の概要	水上オートバイ ^{モーターボート} AKB48は、西北西進中、消波ブロックに乗り揚げた。 AKB48は、船長及び同乗者が負傷し、船首部船底の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年9月25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 AKB48、0.1トン 243-40315三重、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、221kW、平成27年4月
乗組員等に関する情報	船長 47歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年4月30日 免許証交付日 令和2年8月24日 (令和5年4月29日まで有効) 同乗者 52歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者） 軽傷 1人（船長）
損傷	船首部船底に亀裂を伴う破口、左舷中央部外板に亀裂及び擦過傷、左舷ガンネルに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期（四日市）
事故の経過	本船は、船長が友人から借りて1人で乗り組み、後部座席に同乗者1名を乗せ、令和2年9月13日11時30分ごろ白子漁港北東方沖に向けて同漁港に所在のマリーナを出発した。 船長は、白子漁港北東方沖に到着し、前部座席の方が景色を見なが

ら風に当たると気持ちいいので同乗者にも体感してほしいと思い、同乗者を前部座席に腰を掛けさせ、その後部座席に着席し、同乗者の前方にある操縦ハンドルまで腕を伸ばして同ハンドルを握った姿勢で、着席位置を交替し、遊走を終えた後、本船を旋回させて白子漁港に戻ることにして帰港を開始した。

白子漁港には、‘白子漁港北防波堤（以下「本件防波堤」という。）及び同港南防波堤から西に延びる対岸の間で構成される長さ約300m、幅約50～100mの水路’（以下「本件水路」という。）があり、出入口となっていた。

本船は、本件水路の東入口を約30km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で本件防波堤に沿って本件水路の中央寄りを西進した。

船長は、港則法における右側通航の航法に従って右寄りを航行しようとしてハンドルを右に切って、針路を西北西とした。

船長は、減速させようとしてリバースバケット（離着岸時にジェット噴流による推進力を前進から後進に切り換える際に使用するカバー状の装置）を操作するレバー（以下「シフトレバー」という。）が左ハンドルになかったものの、とっさにシフトレバーを左手で押さえる動作と同時に右手で右ハンドルのスロットルレバーを引いた。（図1、図2、図3参照）



図1 本船同型の水上オートバイの操縦ハンドル
（操縦席から見た状況）

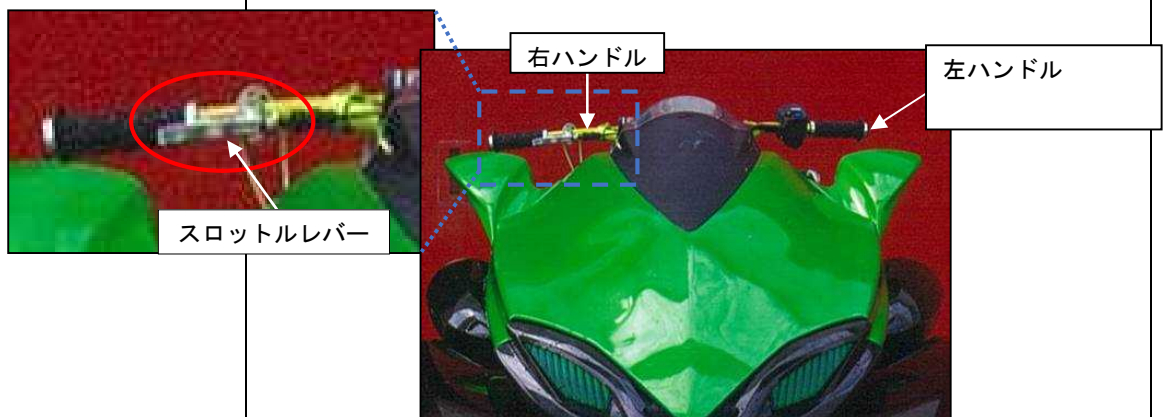


図2 本船の操縦ハンドル（船首方から船尾方を望む）

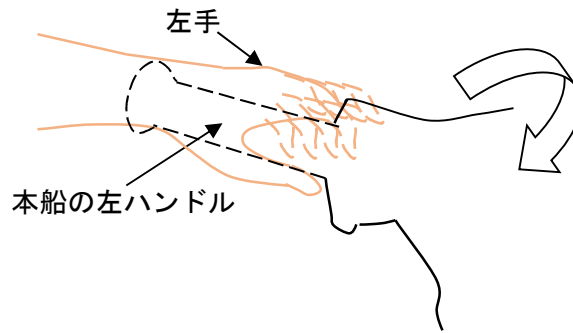


図3 船長が左ハンドルになかったシフトレバーを左手で押さえた動作

本船は、約50km/hに加速され、本件防波堤の中央部に向かう態勢となり、ハンドルを切って本件防波堤を避けられる距離がなく、12時00分ごろ、船首部が本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げ、船長及び同乗者は共に落水した。

船長は、救命胴衣を着用していた同乗者が海面で浮いていたので安否を確認した後、救助を待つこととし、本件防波堤に上がった。

船長及び同乗者は、本事故の発生に気付いた人が要請した救急車でそれぞれ別の病院に搬送され、船長が左足挫滅及び前顎部等擦過傷と、同乗者が全治約4か月の入院加療を要する左大腿部転子部骨折、仙骨骨折、両側恥骨骨折及び両側坐骨骨折と、それぞれ診断された。

本船は、来援した仲間の友人がえい航し、白子漁港のマリーナに陸揚げされた。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の損傷状況(船首部) 写真3 本船の損傷状況(左舷中央部) 参照)

その他の事項

船長は、同乗者とはこれまで、夏季に月2、3回他の水上オートバイで遊走したことがあったが、本船で遊走するのは本事故当日が初めてであった。

船長は、以前所有していた水上オートバイを令和元年まで乗船していたが、手放していたので、水上オートバイを操縦するのは久しぶりであった。

船長は、本船に乗船前、友人にリバースバケットの操作方法について確認していなかった。

本船は、左ハンドルに後進用レバーがなく、左ハンドルの下側前方のボディにあるシフトレバーを操作することにより、前進行きあしがなくなった後、前後進の切換えを行うものであった。(図4参照)

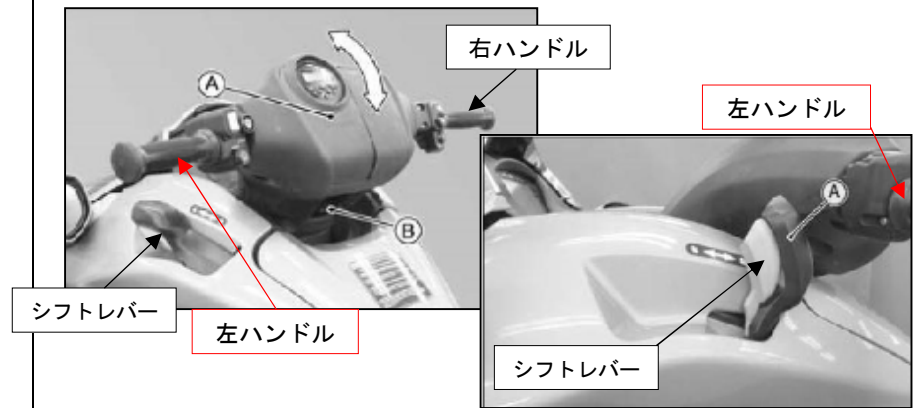


図4 本船の前後進切替え用シフトレバー

本船の取扱説明書によれば、本船では、前進から後進に移る前に、必ずスロットルレバーを充分緩めるか、又は完全に放し、船が止まるまで減速させてから、シフトレバーを操作すること及び「高速航走中、シフトレバーを前進から後進に操作してはいけません。また、ブレーキとして後進を使ってはいけません。」という旨の説明が記載されていた。

また、本船の取扱説明書には、次のとおりの記載があった。

同乗者を乗せた場合

- ・決して同乗者を操縦者の前に乗せないでください。
- ・航行中ずっと同乗者はバランス保持のため両足をデッキにおき、すぐ前に人の体につかまるか、シートバンドをつかんでください。そうしないとバランスを失ってけがをすることがあります。操縦者は、同乗者が着座し、前の人かシートバンドをつかんでいることを確認してから発進してください。

船長は、本船に乗船前、上記の注意事項を確認していなかった。

船長が以前操縦していた水上オートバイには、iBR システム（インテリジェントブレーキおよびリバース）と呼ばれる電子的制御システムが搭載されていた。

船長が以前操縦していた水上オートバイの取扱説明書によれば、同オートバイは、左ハンドルの iBR レバーを引くことでリバースバケットを作動させて減速させた後、14km/h 未満の速力でスロットルレバーを併用して後進できる仕様であり、また、船長によれば、右ハンドルのスロットルレバーと同時に操作してジェット噴流を調整して減速させることが可能であった。（図5参照）

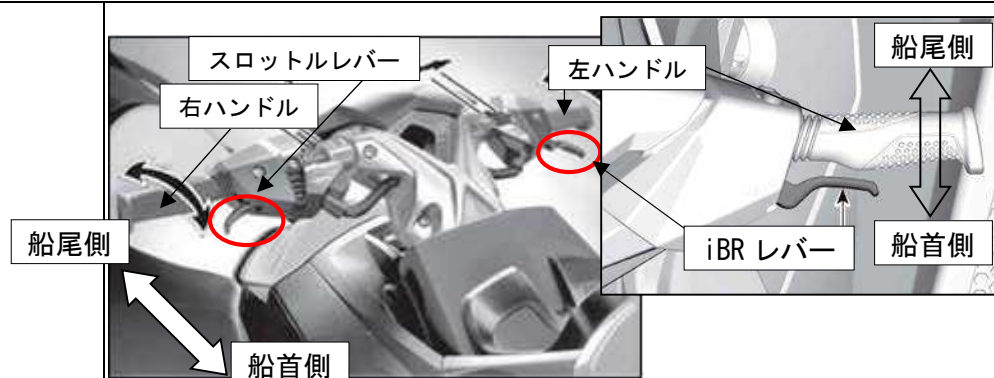


図5 船長が以前操縦していた水上オートバイの操縦ハンドル

船長は、本事故前、本船で前進から後進に切り換えて減速する操作を行っていなかったため、本船の左ハンドルに後進用レバーがないことに気付いていなかった。

船長は、以前操縦していた水上オートバイでは、左ハンドルにあるiBRレバーで前後進を切り換えていたため、本船も同じ操作で減速できると思っていた。

分析

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

あり
なし
なし

本船は、同乗者が前部座席に、船長が後部座席にそれぞれ着席し、本件防波堤に沿って本件水路中央付近を西進中、船長が、右寄りを航行しようとしてハンドルを右に切って減速する際、左ハンドルに後進用レバーがなかったものの、とっさに同レバーを押さえようとする動作と同時に右ハンドルのスロットルレバーを引いたことから、急加速しながら本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。

船長は、以前操縦していた水上オートバイと同じ操作で本船も後進に切り換えて減速できると思ったことから、左ハンドルの後進用レバーを押さえる動作を行うと同時に右ハンドルのスロットルレバーを引いたものと考えられる。

同乗者は、前部座席に腰を掛け、船長がその後部座席に着席した姿勢で操船していたことから、本船が本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げたとき、身体を保持することができずに落水し、重傷を負ったものと考えられる。

船長は、本船の取扱説明書に同乗者を操縦者の前に乗せてはいけない旨の記載があったことから、本船に乗る前に同記載等の注意事項を確認し、同乗者を後部座席に座らせて操縦する必要があったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、同乗者が前部座席に、船長が後部座席にそれぞれ着席し、本件防波堤に沿って本件水路中央付近を西進中、船長が、

	<p>右寄りを航行しようとしてハンドルを右に切って減速する際、左ハンドルに後進用レバーがなかったものの、とっさに同レバーを押さえようとする動作と同時に右ハンドルのスロットルレバーを引いたため、急加速しながら本件防波堤の消波ブロックに乗り揚げ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、乗船前、取扱説明書等で前後進の切換え及び減速の操作要領を十分に確認した上、乗船後、操縦性能を確認すること。 ・水上オートバイの船長は、同乗者を前部座席に座らせず、後部座席で操縦しないこと。 ・水上オートバイの船長は、航行中、減速する時は、スロットルレバーを十分に緩め、減速に十分な距離と時間を取り、ゆっくり減速すること。

付図1 事故発生経過概略図

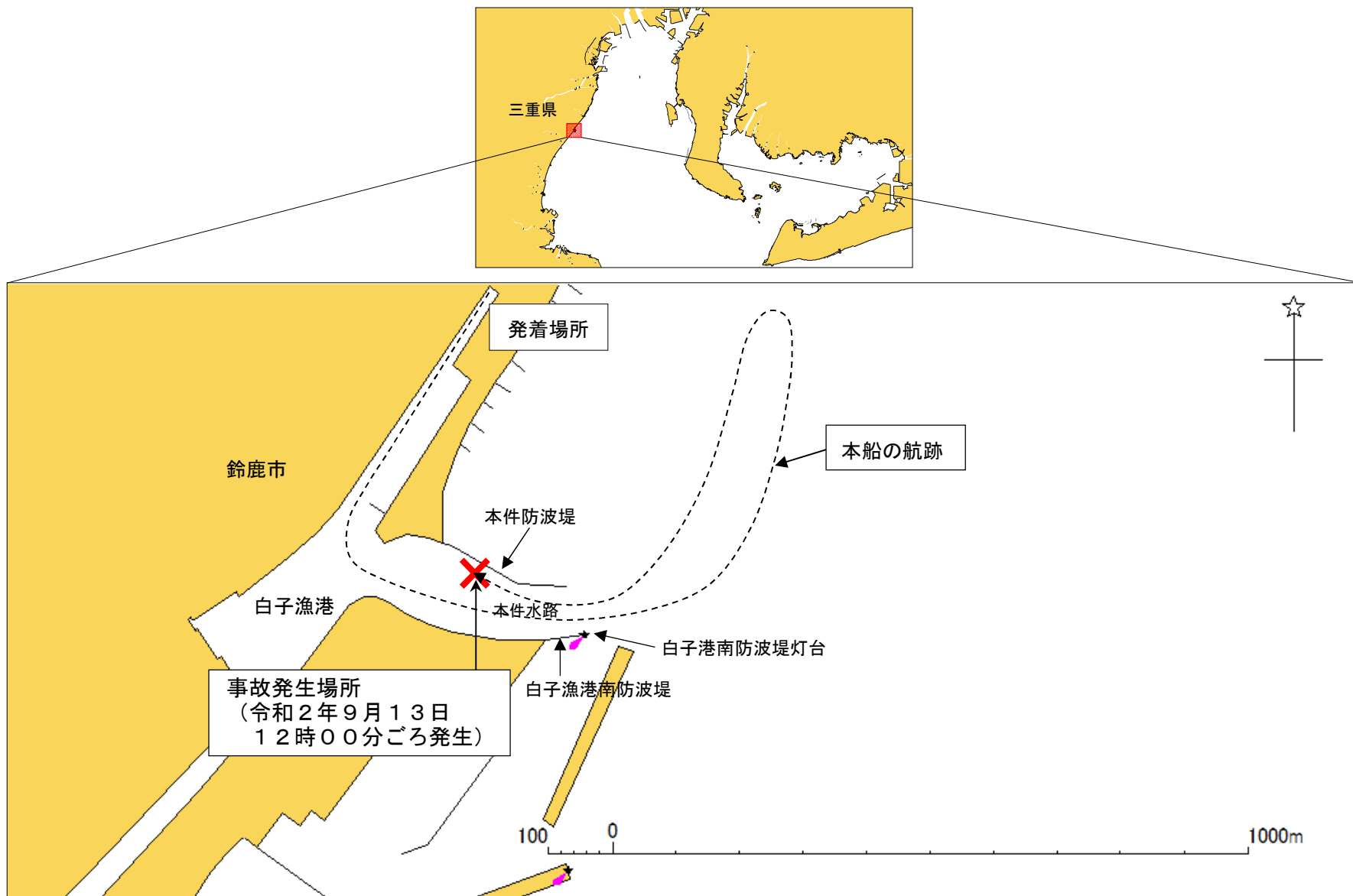


写真1 本船



写真2 本船の損傷状況（船首部）



写真3 本船の損傷状況（左舷中央部）

