

船舶事故調査報告書

令和3年7月14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 | 衝突（消波ブロック） |
| 発生日時 | 令和2年8月18日 16時43分ごろ |
| 発生場所 | 北海道余市町余市海岸栄地区付近 余市河口港外防波堤東灯台から真方位103° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯43° 11.7′ 東経140° 49.4′） |
| 事故の概要 | 水上オートバイ ^{エフエックス クルナー エスブイエイチオー} FX Cruiser SVH0は、遊走中、消波ブロックに衝突した。 FX Cruiser SVH0は、船長が死亡し、船首部が全壊した。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年8月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。 |
| 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 FX Cruiser SVH0、0.2トン 200-40406北海道、有限会社バルシステム 3.02m（Lr）×1.12m×0.45m、FRP ガソリン機関、183.9kW、平成27年8月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 61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13年5月18日 免許証交付日 平成28年3月14日 （令和3年5月17日まで有効） |
| 死傷者等 | 死亡 1人（船長） |
| 損傷 | 船首部が全壊 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、令和2年8月18日10時00分ごろ余市海岸栄地区（以下「本件海岸」という。）を出発し、‘多数の消波ブロックを6群に分け、本件海岸の北方沖に海岸に平行となるよう東西に並べて設置された離岸堤’（以下「本件離岸堤」という。）付近で遊走を開始した。 船長は、時折、本件海岸に戻り、一緒に訪れていた数人の知人と歓 |

談や食事等の休憩を取りながら、離着岸及び遊走を繰り返していた。

船長の知人2人（以下「知人A」、「知人B」という。）は、本件海岸の砂浜で食事等を楽しみながら、本件離岸堤の隙間から時折見える船長の遊走を眺めていたところ、船長が‘本船前部に移動してフードを後ろ向きにまたいだ姿勢’（以下「本件操縦姿勢」という。）で、本件離岸堤至近を高速で遊走する様子を目撃し、危険だと感じていた。

（図1参照）

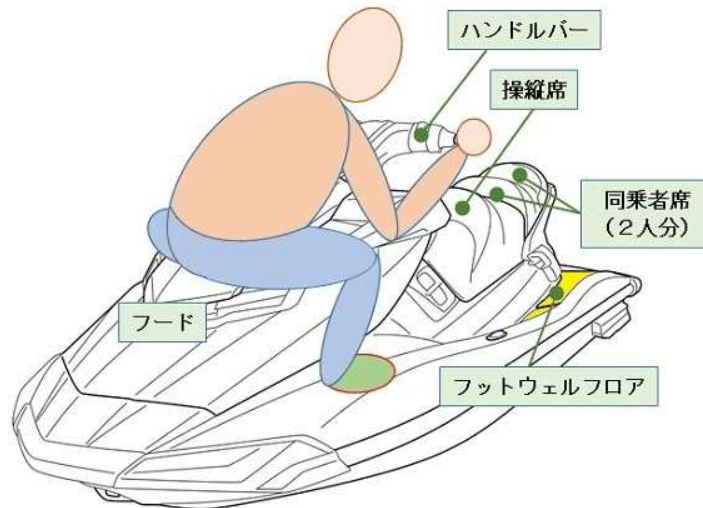


図1 船長の操縦姿勢（イメージ図）

本船は、16時43分ごろ、本件離岸堤の北方付近を同堤隙間越しに左方向に航走するのを知人Bにより目撃された直後、‘本件離岸堤の西から2番目の消波ブロック群’（以下「本件消波ブロック」という。）の西端付近に衝突した。

知人Aは、歓談中、本船の衝突音を聞いて振り向き、船長が、衝突とともに船首方に投げ出されて本件離岸堤を飛び越え、本件海岸付近の海面に落水するのを、知人Bと共に目撃した。

知人Bは、本件海岸に泊めてあった別の水上オートバイに乗って船長のところに急行し、仰向けで浮いている船長に声を掛けたものの応答がなかったので海中に飛び込み、船長を引っ張って本件海岸に向かって泳いだ。

船長は、知人Bと共に本件海岸に戻った時、心肺停止の状態であった。

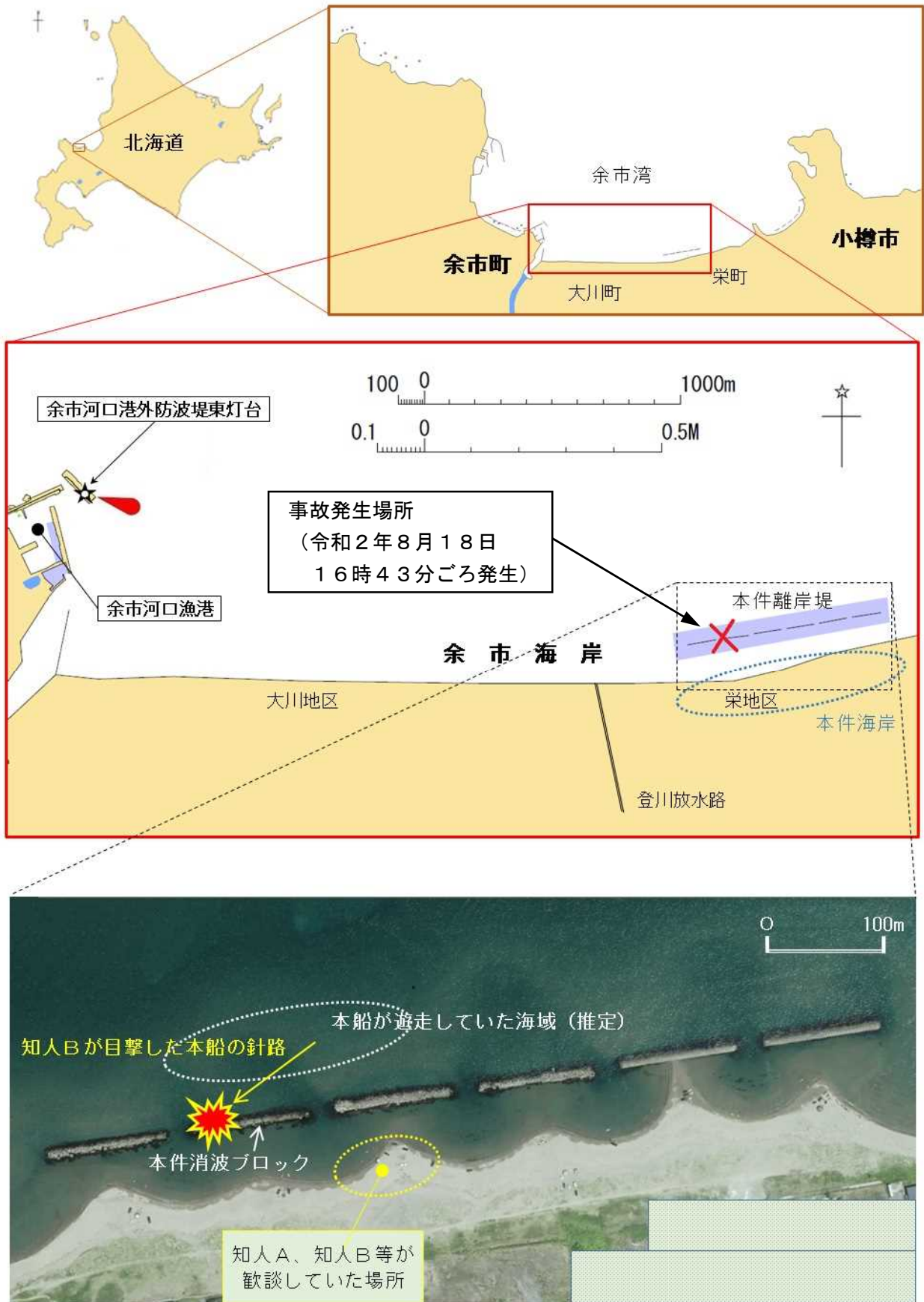
本事故の発生を知って駆けつけた人達の中の1人は、119番通報により救急車を要請し、110番通報により本事故の発生を通報した。

船長は、知人達により心肺蘇生の措置が続けられた後、来援した救急車により付近の学校に搬送されてドクターヘリの到着を待ち、同ヘリ搭乗医師により死亡が確認され、死因は短時間での多発外傷（いずれも推定）と検案された。

| | |
|--------|--|
| | (付図1 事故発生場所概略図 参照) |
| その他の事項 | <p>船長は、令和元年7月に本船を中古で購入し、水上オートバイの操縦経験が十数年あり、知人Aからはベテランとされていた。</p> <p>知人Aは、船長が、過去に別の水上オートバイ（スタンドアップ型、一人乗り）に乗っていた時、演技を見せるプロライダーをまね、本事故当時と同じ体勢で操縦し、‘船尾からのジェット水流を空中に向けて勢いよく噴出しながら航行する遊走’（以下「本件遊走」という。）を行っていたのを見たことがあった。</p> <p>知人Aは、本船の船体がスタンドアップ型水上オートバイと比べて大きく本件遊走には適さないものの、本件離岸堤北方付近を走り回る本船から甲高いエンジン音を聞いていたので、船長が断続的に本件遊走を行っているものと思った。</p> <p>知人A及び知人Bは、時折見える本船の様子から時速65km以上で航行していると思った。</p> <p>船長は、本事故当時、ウェットスーツ（上下）、マリンスーツ及び救命胴衣等を着用していた。</p> <p>船長は、本事故当時、飲酒をしていなかった。</p> <p>本船の取扱説明書には、操縦者の乗船姿勢として、両手でハンドルバーをしっかりと握り、両足をフットウェルフロアに乗せることが明記されていた。</p> |
| 分析 | <p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、船長が、本件離岸堤北方付近において本件遊走を伴う遊走中、本件操縦姿勢のまま本件消波ブロックに接近し過ぎていたことから、本船が、本件消波ブロックに向かう状況となった際、減速や針路変更等の適切な操縦ができず、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件操縦姿勢で操縦するのを目撃されており、また、本船の甲高いエンジン音も確認されていたことから、本事故当時、本件遊走を行っていたものと考えられるが、船長が本事故で死亡しており、衝突時の詳細な状況等を明らかにすることはできなかった。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、船長が、本件離岸堤北方付近において本件遊走を伴う遊走中、本件操縦姿勢のまま本件消波ブロックに接近し過ぎていたため、本船が、本件消波ブロックに向かう状況となった際、減速や針路変更等の適切な操縦ができず、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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">・ 水上オートバイの操縦者は、取扱説明書に明記された乗船姿勢で操縦すること。・ 水上オートバイの操縦者は、遊技等を行う際、その目的にあった水上オートバイを用い、障害物から十分に離れた広い水域、または競技主催者等により安全が確保された水域で行うこと。 |
|--|---|

付図1 事故発生場所概略図



※ 国土地理院ウェブサイトの地理院閲覧画像を使用