

船舶事故調査報告書

令和4年3月9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	令和3年4月15日 14時45分ごろ
発生場所	愛知県蒲郡市形原漁港南東方沖（愛知県三河港） 三河港形原東防波堤南灯台から真方位144° 850m付近 （概位 北緯34° 46.9′ 東経137° 11.9′）
事故の概要	水上オートバイ 15SVH0II ^{エスブイエイチオー} は、北北東進中、同乗者が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和3年9月2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	A 水上オートバイ 15SVH0II、0.2トン 242-31060愛知、個人所有 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、183.9kW、平成26年10月
乗組員等に関する情報	船長A 38歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年9月18日 免許証交付日 平成30年9月18日 （令和5年9月17日まで有効） 同乗者 42歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年9月17日 免許証交付日 令和2年9月17日 （令和7年9月16日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.4m、潮汐 上げ潮の初期 三河湾を含む東海海域東部には、4月14日23時40分海上強風警報が発表された後、15日05時40分海上風警報に切り替えられ、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組んで操縦し、同乗者を含む友人2人

が乗って同乗者が操縦する水上オートバイ（以下「B船」という。）と共に、同乗者の操縦習熟の目的で、令和3年4月15日09時30分ごろ蒲郡市倉舞港を出港し、同市橋田鼻を通過して三河港の港界に入り、形原漁港沖などの陸岸沿いで遊走を繰り返していた。

船長Aら3人は、昼頃に蒲郡市三河大島で昼食をとって休息した後、14時00分ごろ形原漁港沖に戻り、再び同乗者の練習を兼ねて遊走を行っていたところ、同乗者がA船にも乗ってみることとなり、14時30分ごろ、船長AがA船の操縦席で操縦し、同乗者がその後部座席に乗って船長Aの着用する救命胴衣をつかんで遊走を始めた。

（写真1参照）



写真1 A船

A船は、形原漁港沖を南北方向に遊走を繰り返し、同漁港南南東方沖で反転して約80km/hの速力で北北東進中、14時45分ごろ、船長Aが左舷船首方約3mのところに高さ約0.3～0.4mの波を認め、直後に同波に乗り上がり、船体が右舷側に傾斜して船長A及び同乗者が落水した後、緊急エンジン停止スイッチコードにより機関が停止し、行きあしがなくなり停船した。

船長Aは、5mほど離れたところに同乗者がうつ伏せで浮いていたので泳いで近づき、顔を起こして声を掛け、しばらくして北方沖をB船で遊走していた友人が異変に気付いて来援したので、同乗者をB船に乗せようとしたが、同乗者から足が動かない旨の訴えがあった。

船長A及び友人は、同乗者の上半身をB船船尾部のボーディングデッキに載せ、友人が携帯電話で海上保安庁に救助を求めた。

同乗者は、海上保安庁のヘリコプター及び救急車で病院に搬送され、中心性頸随損傷と診断された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

船長Aは、出港時、少し波があったので、波の立ちにくい沿岸の海域を選んで遊走していたが、三河大島での休息後、出港時よりも風が強くなり波が高くなってきていると感じ、他の2人と相談して蒲郡市海陽町沖や形原漁港沖の陸岸沿いに移動し、そこでも波が高ければ帰港する予定として三河大島を出航した。

船長Aら3人は、海陽町沖ではイベントが催されていたので形原漁

	<p>港沖に向かったところ、波も余り立っておらず遊走が可能だと判断していた。</p> <p>船長Aは、出港前、航行予定海域の天気を確認していたが、風速や波高、警報及び注意報等の気象情報を確認しておらず、現地での風や波の状況を見て出港等の判断を行うこととしていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから80km/h程度の速力で航行しており、波が来たらハンドル操作や減速などで衝撃を抑える操縦を行っていたが、本事故当時は波に気付くのが遅れて避航する間がなかった。</p> <p>船長Aは、本事故後、30～40km/hの速力で航行していれば、波に気付いて避航することができ、落水したとしても負傷の程度は軽かったかもしれないと思った。</p> <p>本事故当時、船長A、同乗者及び友人は、それぞれウェットスーツ、マリンシューズ及びベスト型の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、海上風警報が発表されている状況下、形原漁港南東方沖を約80km/hの速力で北北東進中、高さ約0.3～0.4mの波を左舷船首方に受けたことから、同波に乗り上がって船体が右舷側に傾斜し、船長A及び同乗者が落水して同乗者が負傷したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、約80km/hの速力で航行していたことから、高さ約0.3～0.4mの波に接近していることに気付くのが遅れ、同波を左舷船首方に受けたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出港前、海上風警報が発表されていたものの、天気以外の気象情報を確認しておらず、現地での風や波の状況を見て出港等の判断を行っていたことから、形原漁港沖での遊走が可能と判断し、ふだんどおり約80km/hの速力で航行していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、海上風警報が発表されている状況下、A船が、形原漁港南東方沖を約80km/hの速力で北北東進中、高さ約0.3～0.4mの波を左舷船首方に受けたため、同波に乗り上がって船体が右舷側に傾斜し、同乗者が落水したことにより発生し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、早期に波を認め、余裕を持って針路を変えたり減速したりできるよう、波が高い場合、速力を落として航行すること。 ・船長は、出港前に気象庁が提供する気象情報、海上警報等を適切に入手し、海況の悪化が見込まれる場合、可能な限り早めに帰航するか、又は出港を控えること。

付図1 事故発生経過概略図

