

船舶事故調査報告書

令和5年4月12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	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	令和3年8月11日 12時55分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港第1区（山口県周南市蛇島北東方沖） 徳山下松港徳山築港防波堤灯台から真方位169° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 01.5′ 東経131° 48.1′）
事故の概要	水上オートバイアヴェンタドールは、浮体をえい航して東北東進中、浮体搭乗者2人が落水し、そのうち1人が負傷した。
事故調査の経過	令和3年12月13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 アヴェンタドール、0.2トン 291-44174山口、株式会社栄和機工 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成29年6月
乗組員等に関する情報	船長 28歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年5月22日 免許証交付日 令和2年5月8日 （令和7年5月21日まで有効） 搭乗者A 26歳
死傷者等	重傷 1人（搭乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南南東、風速 約1m/s、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、約10人の友人同士のグループ（以下単に「グループ」という。）が、レクリエーションの目的で、令和3年8月11日10時00分ごろ蛇島北東岸の砂浜に向け周南市所在のマリーナをグループの水上オートバイ1隻（以下「僚船」という。）と共に出航した。 本船は、船長が1人で乗り組んで操縦席に腰を掛け、後部座席に進行方向とは逆向きに腰を掛けた知人1人を同乗させ、フライング

フィッシュと称する浮体（以下「本件浮体」という。）に搭乗者Aほか1人（以下「搭乗者B」という。）を乗せ、本件浮体を長さ約4mのえい航索を使用してえい航し、12時50分ごろ蛇島北東岸の砂浜を発進して遊走を開始した。（図1参照）



図1 遊走開始時の本船及び本件浮体の搭乗者の様子（イメージ）

船長は、約20～30ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進中、12時55分ごろ本件浮体が左側に横転しながら約1m宙に浮き、ほぼ同時に搭乗者2人が振り落とされ、本件浮体の右側に搭乗していた搭乗者Aが約3mの高さから、胸から落水し、本件浮体の左側に搭乗していた搭乗者Bが足から落水した。（図2参照）



図2 本件浮体が横転し、搭乗者2人が落水する様子（イメージ）

船長は、搭乗者2人が落水したことに気付き、本船を停止させてえ

	<p>い航索を放し、本船を反転させて搭乗者Aの近くに寄せた。</p> <p>本船の後方30m付近を追走していた僚船の船長は、本件浮体の搭乗者2人が落水したことに気付き、僚船を搭乗者Bの近くに寄せた。</p> <p>船長及び僚船の船長は、各船の同乗者の手を借りてそれぞれ搭乗者を引き揚げた。</p> <p>船長は、搭乗者Aが吐き気等を訴えたので、僚船と共にマリーナに向かった。</p> <p>僚船の船長は、マリーナに到着後、携帯電話で119番通報を行った。</p> <p>搭乗者Aは、救急車で周南市内の病院に搬送され、外傷性食道破裂と診断されて緊急手術が行われ、約3週間の入院加療となった。</p> <p>船長は、本船で、本件浮体の回収及び蛇島に残っていたグループ全員をマリーナに運んだ後、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件浮体は、縦が約4mで横が約3mのナイロン製の遊具で、僚船の船長が友人から借りた物で、取扱説明書が添付されておらず、グループ全員が本件浮体で遊走するのが初めてであった。</p> <p>船長は、本事故後、本船の速力が約30knに達した頃に本件浮体が宙に浮くことを知った。</p> <p>船長及び僚船の船長は、本事故前、交代で本件浮体をえい航していたが、本件浮体が宙に浮くことはなかった。</p> <p>船長及び僚船の船長は、本事故時、本船が本件浮体をえい航して真っ直ぐに走っており、本件浮体が宙に浮きながら南南東風に煽られ、左側に横転したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長及び僚船の船長は、本件浮体が宙に浮かない程度の速力で、本件浮体をえい航していたつもりだったが、慣れてくるに従い、徐々に速力を増してしまい、約30knの速力に達した頃、本件浮体が宙に浮いたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>搭乗者Aは、本事故直後、声を出せなかったので、胸から落水した時に水面で喉元を強く打ったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>海上保安庁のウォーターセーフティガイド*1には、トーイング遊具使用時の注意事項として次の記載がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な目安として、時速35km以上の速度は出さないようにしましょう。 ・トーイング遊具の旋回時や波を越えるときは、トーイング遊具側ではコントロールできないことに配慮し、十分に速度を落として航行しましょう。 <p>インターネット上の本件浮体の説明には、次の記載がある。</p>

*1 海上保安庁ウォーターセーフティガイド <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/index.html>

	<ul style="list-style-type: none"> ・ フライングフィッシュボートは、乗って見ないと本当の面白さは分かりません。 ・ 乗り方は、バナナボートにまたいで前のつかむ所をしっかりと握ってください。 ・ フライングフィッシュをジェットやボートなどに引っ張ってもらいドキドキ感とスリルをお楽しみください。 <p>船長は、本事故後、インターネット上の注意事項を確認した。 搭乗者Aは、上半身裸の上にベスト型のライフジャケットを着用していた。</p>
<p>分析</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 あり</p> <p>本船は、搭乗者A及び搭乗者Bを搭乗させた本件浮体をえい航して蛇島北東方沖を東北東方に向けて直進中、船長が徐々に速力を上げ、約30knの速力になったことから、本件浮体が約1mの高さに浮きながら左側に横転して搭乗者2人が振り落とされ、搭乗者Aが約3mの高さから、胸から落水して喉元を強く打ったことにより負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件浮体で遊走するのが初めてであったことから、本船の速力が約30knに達した頃に本件浮体が宙に浮くことを知らなかったものと考えられる。</p> <p>本件浮体は、宙に浮きながら右側からの南南東風に煽られたことにより左側に横転した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が搭乗者A及び搭乗者Bを搭乗させた本件浮体をえい航して蛇島北東方沖を東北東方に向けて直進中、船長が徐々に速力を上げ、約30knの速力になったため、本件浮体が約1mの高さに浮きながら左側に横転して搭乗者2人が振り落とされ、搭乗者Aが約3mの高さから、胸から落水して喉元を強く打っ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"> ・ 船長は、浮体をえい航して遊走する際、浮体が浮上するえい航速力を把握のうえ、風等も考慮した速力で操船を行うこと。 ・ 船長は、浮体が宙に浮くと風等の少しの外力でも横転することがあるので、事前に搭乗者に対して、浮体のグリップハンドルをしっかりと握るとともに常に落水に対して備えるように伝えておくこと。 ・ 船長は、浮体で遊走することが初めてだったり、えい航したりすることに慣れていない場合には、また、取扱説明書がない場合に

	<p>は、事前にインターネット等により、注意事項を確認し、搭乗者等に対して危険性などの説明を行っておくこと。</p>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

