

船舶事故調査報告書

令和7年4月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	令和6年8月14日 14時30分ごろ
発生場所	沖縄県西原町のビーチ南東方沖 当添港北防波堤灯台から真方位350° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯26° 12.7′ 東経127° 46.3′）
事故の概要	水上オートバイ「キャプテンⅨ」は、搭乗者8人を乗せた浮体をえい航して遊走中、浮体が転覆し、搭乗者全員が落水した際、落水した搭乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	令和6年9月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 キャプテンⅨ、0.1トン 240-58598 沖縄、有限会社キャプテンリゾート 2.89m（Lr）×1.10m×0.46m、FRP ガソリン機関、船内機、103.9kW、平成17年5月
乗組員等に関する情報	船長 28歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年9月10日 免許証交付日 令和6年2月16日 （令和11年6月16日まで有効） 搭乗者A 18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 晴れ、風向 西、風速 約1.9m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者Aほか7人が搭乗した「バナナボートと称する浮体」（以下「本件浮体」という。）を長さ約25mのロープでえい航し、令和6年8月14日14時28分ごろ、西原町所在の南東側が海のビーチ（以下「本件ビーチ」という。）の東側の沖合を遊走する目的で、本件ビーチの西側の発着場所を出発した。 本件ビーチは、沖合に伸びた長さ約100mのT字状の突堤（以下「本件突堤」という。）を挟んで西側と東側の2つに分かれていた。

本船は、南東進し、左に大きく旋回して本件ビーチの東側の沖合に向け、本件突堤南東方約20～30m沖をS字に動きながら東北東進した後、左に旋回して本件ビーチの東側に向け、増速しながら北西進した。

船長によれば、増速した際の速力（対地速力、以下同じ。）は、体感で約20～25km/hとのことであった。（図1参照）

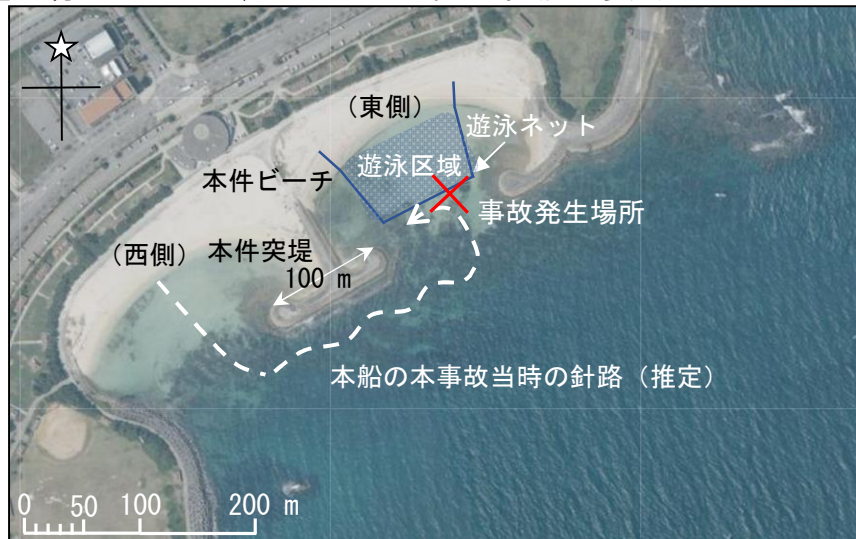


図1 本船の本事故当時の航行針路（概略図）

出典：国土地理院航空写真

船長は、本件ビーチの東側の沖合約60mの所まで展開されている遊泳ネットの約3～4m手前で、ほぼ左一杯にハンドルを取り、本件突堤の東方沖で本船を左旋回させて大きく反転するように本件突堤の東方沖を回って沖合に出ようとした。

本件浮体は、反転により本船の航走波を受けて左旋回する中、14時30分ごろ、搭乗者全員が左側に姿勢を倒して旋回中の姿勢を保とうとしていたところ、傾斜しながら跳ね上がって左側に回転して転覆した。

転覆する際、搭乗者は、全員が落水し、最前列の右側に座っていた搭乗者Aが^{きょうこつ}頬骨骨折、^{がんかてい}眼窩底骨折及び^{がんけん}眼瞼擦過傷を負った。

船長は、搭乗者の落水に気付いてえい航を止め、落水した搭乗者の方を見たところ、搭乗者Aが目のまぶた^{まぶた}辺りから流血しているのを認めた。

船長は、搭乗者全員が自力で本件浮体に乗り組んだ後、本船で本件浮体をえい航して本件ビーチの発着場所まで戻り、搭乗者Aに止血の応急措置を施した。

本件ビーチにいた知人の1人は、119番通報を行った。

搭乗者Aは、救急車により病院に救急搬送され、後日、別の病院を受診し、5日間入院して手術を受け、約6か月間の通院加療を要すると診断された。

	(付図 1 事故発生場所概略図 参照)
その他の事項	(1) 船長の本事故時の遊走状況 事故時の遊走は、搭乗者 8 人がその日に本件浮体に搭乗した 2 回目の遊走であった。 船長は、1 回目の遊走後に搭乗者らから聞いていた要望に応えようとして、なるべくスリルを味わってもらおうと思いながら、ふだんの旋回時よりも高速の約 25 km/h に近い速力で左旋回を行った。 (2) 船長の本事故時の後方確認状況 船長は、後方を振り返ったとき、搭乗者全員がこれまでの搭乗者のときよりも左旋回時に身構えて体を乗り出すように本件浮体の左に体重移動をしている様子を見た。 (3) 水上オートバイの浮体えい航時の挙動に関する情報 運輸安全委員会のホームページで公表されている「水上オートバイの浮体えい航時の挙動（ドローン映像から速度解析等）（令和元年 7 月 23 日公表）」によれば、水上オートバイにより浮体（1 人乗り、ロープ約 20 m）をえい航して旋回中、浮体の速力が水上オートバイの約 1.7 倍となる。また、水上オートバイが約 32 km/h の速力で旋回中、浮体が横転して落水する際の浮体の速力は、約 60 km/h（水上オートバイの約 1.9 倍）となることが実証されている。 (4) 搭乗者 A が診断を受けた医師の情報 搭乗者 A は、本件浮体が横転した際に他の搭乗者と衝突して負傷した可能性があるとして診察した医師から聞いていた。 (5) 船長の操縦経験等の情報 船長は、水上オートバイの船長として約 7 年間の経験があった。 船長及び搭乗者は、全員救命胴衣を着用していた。
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、本件浮体をえい航しながら、本件突堤の東方沖を遊走中、船長が、ふだんの旋回時よりも高速で反転するように左旋回を行ったことから、えい航していた本件浮体が本船の航走波を受けて傾斜しながら跳ね上がって転覆し、落水した搭乗者 A が他の搭乗者と衝突して負傷した可能性があると考えられる。 船長は、1 回目の遊走後に聞いた搭乗者らからの要望に応えようとし、搭乗者にスリルを味わってもらおうと思ったことから、ふだんの旋回時よりも高速で左旋回を行ったものと考えられる。

	本件浮体は、搭乗者が高速旋回に対応して安定するよう逆の方向（左側）に姿勢を傾けたことから、左側に傾き、航走波によって傾斜しながら跳ね上がったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、本件浮体をえい航しながら、本件突堤の東方沖を遊走中、船長が、ふだんの旋回時よりも高速で反転するように左旋回を行ったため、えい航していた本件浮体の本船の航走波を受けて傾斜しながら跳ね上がって転覆し、落水した搭乗者Aが他の搭乗者と衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。
再発防止策	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。 ・ 浮体をえい航する船舶の船長は、えい航する浮体の速力に注意するとともに、搭乗者の安全が確保できるよう十分速力を落とし、浮体を転覆させないように操船すること。 ・ 浮体をえい航する船舶の安全管理を担う者は、浮体の搭乗者が落水した場合に備え、ヘルメットやプロテクターなどの保護具をあらかじめ装着させること。 ・ 浮体をえい航する船舶の船長は、浮体をえい航して遊走する際、ビーチの近くなどの狭い海域での急旋回は避け、広い海域で緩やかに旋回させることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

