

船舶事故調査報告書

令和7年7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25日 14時30分ごろ
発生場所	広島県呉市倉橋島長串ノ鼻北東方沖 本浦四等三角点から真方位102° 1,930m付近 (概位 北緯34°05.6′ 東経132°30.9′)
事故の概要	水上オートバイWestin J IVは、浮体をえい航して南進中、浮体の搭乗者2人が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和6年8月28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 Westin J IV、0.2トン 270-49699広島、西部フレキ販売株式会社 3.08m (Lr) × 1.17m × 0.68m、FRP ガソリン機関、125.00kW、令和3年7月
乗組員等に関する情報	船長 37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14年11月12日 免許証交付日 令和4年4月18日 (令和9年11月11日まで有効) 搭乗者A 25歳 搭乗者B 23歳
死傷者等	重傷 2人（搭乗者A及び搭乗者B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 静穏、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者A及び搭乗者Bを8の字型チューブの浮体（長さ約2.1m、幅約1.4m）（以下「本件浮体」という。）の前後に搭乗させ、本船船尾部の支柱と本件浮体前部に付されたプラスチック製のアイ（輪）を長さ約17mのロープで繋ぎ、遊走の目的で、長串ノ鼻北東方の砂浜から沖に向けて出発する準備をしていた。 搭乗者A及び搭乗者Bは、搭乗者Bが前方に、搭乗者Aが後方に、

それぞれ臀部を本件浮体内の円形の空間に入れて開脚し、両足を海面上に出して進行方向を向いた状態で座り、同空間の周りに設けられた取っ手を左右の手で握っていた。(写真1、写真2参照)



船長は、自身が船尾方の本件浮体上の搭乗者を確認すればよいと思いい、‘常時、後部座席で搭乗者を監視する者’（以下「監視者」という。）を本船に同乗させなかった。

船長は、令和6年8月25日14時27分ごろ搭乗者A及び搭乗者Bに出発することを伝え、船尾方のロープや搭乗者の状況を目視で確認しながら、徐々に速力を上げて本船を南方沖に向けて直進させ、本船と本件浮体を繋いだロープが真っすぐに張った状態で本件浮体をえい航し始めた。

搭乗者Bは、本事故当時、本船の速力が上がり、本件浮体が跳ねるような動きをし始めた頃、体勢を崩した際に取っ手を握っていた両手が離れてしまい、本件浮体が右側に横転して落水した。

搭乗者Aは、自身の前方に座っていた搭乗者Bの両手が取っ手から離れたことに驚いて、取っ手を握っていた両手が離れてしまい、本件浮体が右側に横転して落水した。

船長は、船尾方を目視で確認しながら、本船が約30km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた14時30分ごろ、本件浮体が右側に横転し、搭乗者A及び搭乗者Bが落水しているのを見た。

(図1参照)

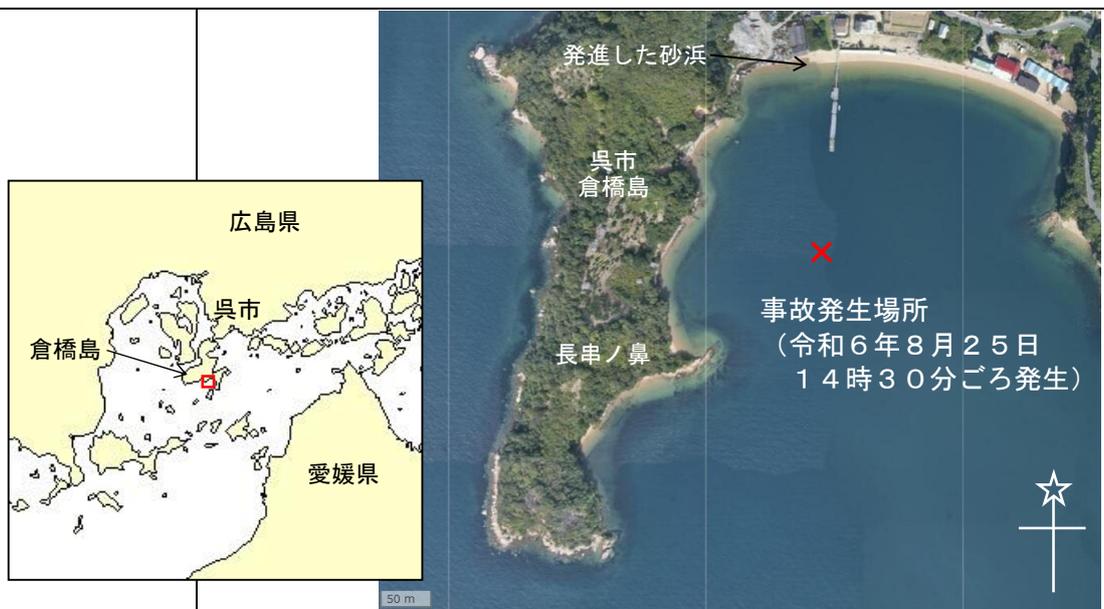


図1 事故発生場所概略図
(国土地理院ウェブサイトの地理院地図(写真)を使用)

船長は、落水した搭乗者A及び搭乗者Bを本件浮体に再び乗せるため、本船を左旋回させた後、本件浮体を搭乗者A及び搭乗者Bの付近まで移動させた際、搭乗者A及び搭乗者Bが体の痛みを訴えていることを知った。

搭乗者A及び搭乗者Bは、体の痛みにより本件浮体に自身では乗ることができず、搭乗者Aは本船に、搭乗者Bは付近で遊走中の水上オートバイにそれぞれ乗せられ、出発場所の砂浜に戻った。

搭乗者A及び搭乗者Bは、船長らから患部を冷却する手当を受けていたものの痛みが治まらず、船長が、119番通報した後、110番通報した。

搭乗者A及び搭乗者Bは、それぞれ別の病院に救急車で搬送され、搭乗者Aが左大腿骨頸部骨折と、搭乗者Bが左膝内側側副靭帯損傷と診断された。

その他の事項

本件浮体に記載された注意事項には、以下のとおり記載されていた。(本事故に関連する事項のみ抜粋)

WATERSPORTS INVOLVE RISKS OF SEVERE INJURY OR DEATH.
Follow all instructions and safety information below and in owner's manual to reduce risks.

DRIVERS IS RESPONSIBLE FOR SAFETY. Tube cannot be controlled by rider!

Signal boat driver to stop or slow down if you are not comfortable!

NEVER EXCEED 20MPH (32km/h) for adults.

Always have a person other than the driver as an observer

	<p><i>of rider(s).</i></p> <p><i>Never allow riders' bodies to collide. Towing at slower speeds, in calm water, and cautious driving will reduce injuries.</i></p> <p>(仮訳) (以下『』内)</p> <p>『水上スポーツには重傷や死亡のリスクが伴います。リスクを軽減するため、以下の指示と安全情報及びオーナーズマニュアルに記載されている全ての指示と安全情報を遵守してください。</p> <p>安全は船長の責任です。チューブは搭乗者では操作できません！不安な場合は、船長に停止又は減速を指示してください！</p> <p>大人の場合、速度は時速20マイル(32km/h)を超えないようにしてください。</p> <p>常時、船長以外に搭乗者を監視する者を置いてください。</p> <p>搭乗者同士が衝突しないようにしてください。低速で、穏やかな水面で、慎重に運転することで、怪我のリスクを軽減できます。』</p> <p>船長は、本件浮体に記載された注意事項について事前に確認していた。</p> <p>船長は、以前勤務していた会社において、主に夏季には毎週のように水上オートバイで浮体をえい航する操縦を経験していた。</p> <p>搭乗者Aは、本事故前に、バナナボート型の被引浮体に3回程度、搭乗したことがあった。</p> <p>搭乗者Bは、被引浮体に搭乗したのは本事故時が初めてであった。</p> <p>搭乗者A及び搭乗者Bは、本件浮体から落水した際に、患部をどのように受傷したのかについて、覚えていなかった。</p> <p>本事故当日は、小型船舶の保管・維持・修理等を行う船長の所属する会社と本船所有会社の関係者や知人が、長串ノ鼻北東方の砂浜に午前中から集まり、飲食や被引浮体の搭乗などを楽しんでいた。</p> <p>搭乗者A及び搭乗者Bは、Tシャツ及び海水パンツを着用していた。</p> <p>船長、搭乗者A及び搭乗者Bは、全員がベスト型の救命胴衣を着用していた。</p> <p>海上保安庁では、ウェブサイト「海上保安庁ウォーターセーフティガイド^{*1}」において、「トーイング遊具を安全に楽しく遊ぶために」と題して、注意事項や事故事例等を掲載している。</p> <p>運輸安全委員会では、平成31年3月に「運輸安全委員会ダイジェスト第32号(楽しいレジャーに潜む事故!)^{*2}」を発行し、事故防止措置や事故事例等を掲載している。</p>
分析	

*1 https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/pwc/10_towing/

*2 https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No32_all.pdf

<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 なし</p> <p>本船は、長串ノ鼻北東方沖において、本件浮体をえい航して約30 km/hの速力で南進中、船長が、本件浮体に記載された注意事項について確認し、えい航時の速力を遵守していたものの、自身が船尾方の本件浮体上の搭乗者を確認すればよいと思い、監視者を後部座席に同乗させていなかったことから、搭乗者A及び搭乗者Bの状況を認知することが遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、監視者を後部座席に同乗させた上で、監視者から搭乗者の状況を認知して減速するなどリスクを軽減させる措置を講じる必要があったものと考えられる。</p> <p>搭乗者Bは、被引浮体に搭乗したのが初めてであり、本船が本件浮体をえい航し始め、本船の速力が徐々に上がり、本件浮体が跳ねるような動きをし始めた頃、体勢を崩した際に、本件浮体の取っ手から両手が離れてしまい、崩れた体勢を立て直すことができず、また、搭乗者Aは、搭乗者Bの両手が取っ手から離れたことに驚き、本件浮体の取っ手から両手が離れて、本件浮体が右側に横転し、搭乗者A及び搭乗者Bが落水した可能性があると考えられる。</p> <p>搭乗者Aは左大腿骨頸部骨折を、搭乗者Bは左膝内側側副靭帯損傷をそれぞれ受傷したものと推定され、搭乗者A及び搭乗者Bが本件浮体から落水した際、本件浮体の前方に座っていた搭乗者Bの左膝が、本件浮体の後方に座っていた搭乗者Aの左大腿部に接触した可能性があると考えられるものの、搭乗者A及び搭乗者Bが患部をどのように受傷したのかについて覚えておらず、その状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、長串ノ鼻北東方沖において、本件浮体をえい航して約30 km/hの速力で南進中、船長が、自身が船尾方の本件浮体上の搭乗者を確認すればよいと思い、監視者を後部座席に同乗させていなかったため、搭乗者A及び搭乗者Bの状況を認知することが遅れ、本件浮体が跳ねるような動きをし始めた頃、搭乗者Bが、体勢を崩した際に、本件浮体の取っ手から両手が離れて、崩れた体勢を立て直すことができず、また、搭乗者Aが、搭乗者Bの両手が取っ手から離れたことに驚き、本件浮体の取っ手から両手が離れて、本件浮体が右側に横転し、搭乗者A及び搭乗者Bが落水して接触したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 浮体をえい航する船長は、浮体に記載された注意事項を遵守して、監視者を後部座席に同乗させた上で、監視者から搭乗者の状

	<p>況を認知して減速したり、搭乗者との間に搭乗者が不安に感じた場合の合図を決めたりしておくなど、リスクを軽減する措置を講じること。</p> <ul style="list-style-type: none">・浮体をえい航する船長は、被引浮体の搭乗者に、水上オートバイ等に浮体がえい航されている際、不意に落水した場合に搭乗者同士で接触し受傷する可能性があることを説明し、浮体に設けられた取っ手をしっかりと握っておくことを徹底させること。
--	---