

船舶事故調査報告書

令和7年4月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岩場）
発生日時	令和6年8月21日 10時30分ごろ
発生場所	沖縄県本部町瀬底島アンチ浜北西方の海岸 瀬底大橋橋梁灯（C1灯）から真方位285° 450m付近 （概位 北緯26° 39.0′ 東経127° 52.4′）
事故の概要	水上オートバイ19. ^{フイエックスアール} VXRは、南南西進中、スロットルレバーを操作した際、急加速して前進し、岩場に衝突した。
事故調査の経過	令和6年10月1日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	水上オートバイ 19. VXR、0.2トン
船舶番号、船舶所有者等	296-27065 沖縄、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板が大破、右舷側面及びリアデッキに亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約2.3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m
事故の経過	船長は、プレジャーボートに1人で乗り組み、ツアー客6人を乗せ、アンチ浜北方沖で本船を遊走させる目的で、本船をえい航して沖縄県名護市部間崎の砂浜を出発し、目的地に到着して同プレジャーボートを錨泊させた。 船長は、本船のえい航ロープを外し、本船に1人で乗り組み、ツアー客のうち2人（以下「同乗者2人」という。）を操縦席の前部及び後部座席にそれぞれ座らせて遊走を開始した。（図1参照）
図1 事故発生経過概略図 船長は、アンチ浜北方沖のさんご礁がよく見えるように低速でスラローム（蛇行）しながら、同さんご礁に沿って南南西進中、船体が右に傾いて本船の体勢が崩れた。	

船長は、右手でスロットルレバーを操作し、一時的に速力を上げて本船の体勢を戻そうとしたものの、本船が急加速し始め、急加速の反動で同乗者2人と共に落水した。

船長は、緊急エンジン停止スイッチ^{*1}につながっている緊急エンジン停止コード^{*2}の一端のリストバンド（以下「本件バンド」という。）を手首に巻き付けず、左手4本の指先で掴んで操縦ハンドルの操作を行っていたので、本船が急加速した際に本件バンドが手から離れてしまい、同スイッチの停止機能を作動させることができなかった。（図2参照）

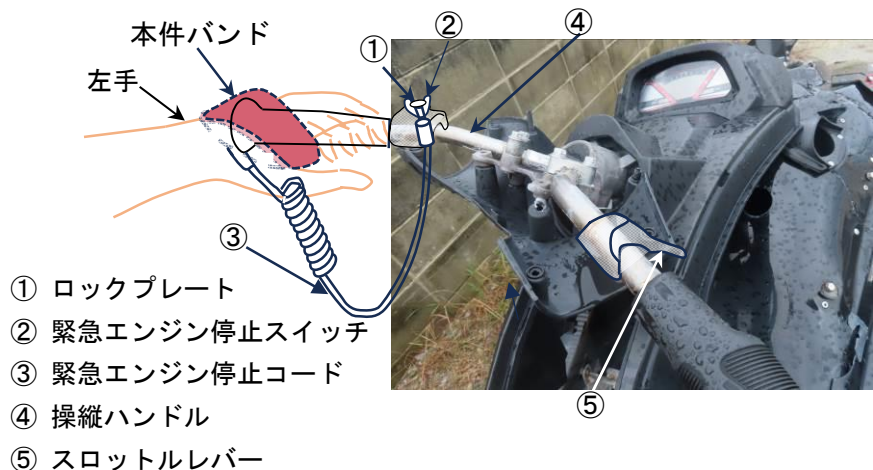


図2 本船の各エンジン停止機能装置等の配置図

及び船長が本事故当時に操縦ハンドルを操作していた状況

本船は、無人の状態で前進し、アンチ浜北西方の海岸の岩場（以下「本件岩場」という。）に衝突した。

船長は、同乗者2人を抱えて泳ぎ、プレジャーボートまで連れて行き、プレジャーボートで出発した砂浜に帰航した。

本船とは別のマリンサービス業者は、瀬底島沖合でマリンサービスを提供中、本船が本件岩場に乗り揚げているのを目撃し、海上保安庁に通報した。

船長は、帰航後、別の水上オートバイで本事故現場に向かい、同水上オートバイで出発した砂浜まで本船をえい航した。

本船は、本事故後、船長が修理業者に急加速の原因調査を依頼した結果、スロットルボディ^{*3}のエラー（異常）と判明した。

本船は、スロットルレバーの開度の情報が、アクセルポジションセンサー（APS）で検知され、電子制御モジュール（ECM）へ電気信

^{*1} 「緊急エンジン停止スイッチ」とは、転落時などの緊急時にエンジンを強制的に停止させる装置（ハンドルなどにあるスイッチプレートなどを差し込み、引き抜くとエンジンが止まる）をいう。

^{*2} 「緊急エンジン停止コード」とは、緊急エンジン停止スイッチと手首や身体をつなぐため、一端に差し込みのプレートなどが付き、他端にリストバンドやフックが付いたコードをいう。

^{*3} 「スロットルボディ」とは、エンジンに吸入される空気量を調整することができる装置をいう。

	号として伝達されて、ECMを経由しスロットルボディのスロットルバルブ*4を作動させる仕組みになっていた。 本船の取扱説明書によれば、スロットルバルブが正しく作動しない場合は、点検手順としてスロットルバルブの部品を点検すること、また、定期点検において、スロットルバルブに潤滑剤を補給することが記載されていたが、本船は、令和4年8月18日以降、船舶所有者による主機等の点検及び整備が行われていなかった。 本船の製造業者の回答書によれば、スロットルバルブの定期点検は100時間又は12か月ごと（のいずれか早い方）にメーカー取扱店にて実施することとされていた。また、スロットルバルブは直接外部から手動で作動させることができないため、点検及び給脂が重要である。 船長及び同乗者2人は、救命胴衣を着用していた。
分析	本船は、低速でスラロームしながら南南西進中、船長が、本件バンドを指先で掴んだ状態で操縦ハンドルの操作を行っていたことから、船体が右に傾いて本船の体勢を戻そうとスロットルレバーを操作して急加速した際、本件バンドが手から離れ、緊急エンジン停止スイッチの停止機能を作動させることができず、本件岩場に衝突したものと考えられる。 本船は、本事故後にスロットルボディのエラー（異常）と診断されたこと並びに約2年前から船舶所有者による主機等の点検及び整備が行われていなかったことから、本事故当時、スロットルバルブが固着した状態となり、同バルブが作動した状態のまま前進した可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、南南西進中、船長が、本件バンドを指先で掴んだ状態で操縦ハンドルの操作を行っていたため、本船の体勢を戻そうとスロットルレバーを操作して急加速した際、本件バンドが手から離れ、緊急エンジン停止スイッチの停止機能を作動させることができず、本件岩場に衝突したものと考えられる。
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。 ・水上オートバイの船長は、航行中、常時、緊急エンジン停止コードのリストバンドを手首に巻き付け、緊急時にエンジンを強制的に停止させることができるようにしておくこと。 ・水上オートバイの船長は、整備業者に依頼してスロットルバルブの部品を定期的に点検し、スロットルバルブ等に潤滑剤を補給すること。 ・船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。

*4 「スロットルバルブ」とは、ガソリンエンジンに吸い込まれる空気の量を制御するバルブをいう。