

## 船舶事故調査報告書

令和8年3月11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	同乗者負傷
発生日時	令和5年7月30日 12時10分頃
発生場所	香川県土庄町豊島北方沖 家浦港中央一文字防波堤西灯台から真方位230°580m付近 (概位 北緯34°29.3′ 東経134°03.3′)
事故の概要	水上オートバイギリマルは、同乗者がえい航ロープを持った状態で発進した際、同乗者の左手が同ロープに締め付けられて負傷した。
事故調査の経過	令和6年1月16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 ギリマル、0.2トン 271-38468岡山、個人所有 2.85m(Lr)×1.10m×0.47m、FRP ガソリン機関、183.9kW、平成26年5月
乗組員等に関する情報	船長 45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15年6月24日 免許証交付日 令和5年6月16日 (令和10年6月23日まで有効) 同乗者A 20歳
死傷者等	重傷 1人(同乗者A)
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 微風、視界 良好 海象：波高 約0.1～0.2m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、令和5年7月30日12時00分頃豊島にある宮の浜海水浴場（以下「本件砂浜」という。）を発進し、本件砂浜北方沖200m付近で、1人乗りのトーイングチューブ（以下「本件浮体」という。）に同乗者A及び同乗者Bを交代で乗せ、遊走していた。 船長は、本件砂浜に帰航することとし、本件浮体に乗っていた同乗者Aを本船に戻そうと本件浮体に本船を近づけた後、主機を停止し

た。

船長は、自身のすぐ後ろのシートに乗っていた同乗者Bに本件浮体を本船の近くまで引き寄せてもらおうと本件浮体に接続された直径約2cm 長さ約20mの化学繊維製のロープ（以下「本件ロープ」という。）を手渡した。

同乗者Bは、本件浮体を引き寄せ、同乗者Aは、本船に移乗した。

同乗者Bは、3重巻きぐらいにした本件ロープの束を持っていて欲しい旨を同乗者Aに告げ、手渡した。

同乗者Aは、同乗者Bの後ろのシートに左手で本件ロープの束を持ち、右手で同乗者Bにつかまり、座っていた。（図1、図2参照）

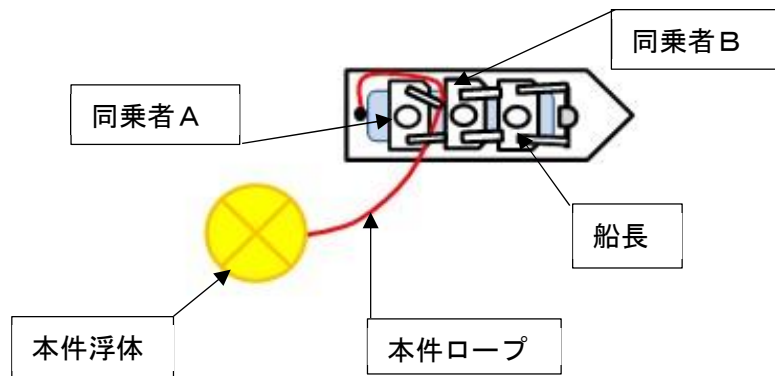


図1 発進時における本船の配置

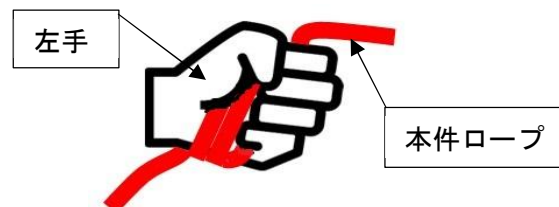


図2 左手にロープを持っている概念図

同乗者Aは、同乗者Bから渡された本件ロープをどうしたら良いか分からなかった。

船長は、12時10分頃、同乗者A及び同乗者Bがシートに座ったことを確認し、本件砂浜に向け本船を発進させたが、発進することを同乗者A及び同乗者Bに告げていなかった。

同乗者Aは、左手に持っていた本件ロープが右舷後方に引かれて緊張し、手のひらが締め付けられ、右舷側に落水した。

船長は、同乗者Aが落水したことに気づき、本船を停止し、同乗者Aを引き上げ、本件砂浜に帰った。

本件砂浜付近で同乗者Aの落水の様子を見た同乗者Bの父親は、すぐに駆けつけ、同乗者Aが痛みを訴えたので、所有する船で岡山県の病院に搬送することとした。

	<p>同乗者Aは、同乗者Bの父親の船ですぐに岡山県岡山市岡山港に戻り、病院で受診し、手関節裂創ほか、左母指CM関節（左親指の付け根にある関節のこと。）開放性脱臼、左長母指外転筋（「左親指を屈曲させたり、掌側外転させたりする筋のこと）断裂、左小指伸筋<sup>けん</sup>断裂損傷等と診断されて約2週間入院した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船長が知人から借りたものであった。</p> <p>船長は、同乗者Bとは面識があったが、同乗者Aとは面識はなく、事故発生前に、同乗者A及び同乗者Bを本件砂浜で本件浮体の遊走に誘った。</p> <p>同乗者Aは、小型船舶等の操縦免許は保持しておらず、トーイングチューブの遊走の経験がないことを船長に事前に伝えた記憶していた。</p> <p>船長は、同乗者Aからトーイングチューブの遊走の経験がない旨を聞いた記憶がなく、同乗者A及び同乗者Bに、トーイングチューブの遊走の経験を確認しておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件浮体に<sup>つな</sup>繋がった本件ロープを握ったまま発進することが危険であることは知っていたが、同乗者Aが本件ロープを手から放していると思い、発進増速した。</p> <p>船長は、同乗者Aが本件ロープを手から放しているかどうかを確認しておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Aは、落水後、本船がすぐに停止しなかったと思った。</p> <p>同乗者Aは、船長が本件ロープの危険性及び取扱いについて説明してくれていれば負傷することはなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、それぞれ固型式救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本事故を海上保安庁に通報しなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、本件砂浜北方沖200m付近において漂泊中、船長が、本件ロープを同乗者Aが持った状態のまま、発進増速させたことから、同乗者Aが、本件浮体の抵抗によって、緊張した本件ロープで手のひらを締め付けられて、負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者Aが本件ロープを放したと思ったことから、同乗者Aが本件ロープを放したかどうかを確認することなく、発進増速させたものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、船長から、本件ロープをどうすべきか指示されていな</p>

	<p>かったことから、どうするか分からずに、左手で本件ロープを持っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が本件砂浜北方沖200m付近において漂泊中、船長が本件ロープを同乗者Aが持った状態のまま発進増速させたため、同乗者Aが、本件浮体の抵抗によって、緊張した本件ロープで手のひらを締め付けられたことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> <li>・水上オートバイの船長は、浮体をえい航する場合、同乗者にえい航索を持っていると危険なことを伝えるとともに、発進する場合、同乗者がえい航索を持っていないことを確認してから発進増速させること。</li> <li>・水上オートバイの乗船者は、浮体のえい航索を手に巻いて把持した場合、急発進等でロープが緊張して負傷する場合がありますので、直ちにえい航索を放せる状態で把持すること。</li> <li>・船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁へ通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

