

船舶インシデント調査報告書

令和7年5月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	令和6年7月27日 15時30分ごろ
発生場所	和歌山 ^{ありだ} 県有田市地ノ島北岸 下津沖ノ島灯台から真方位077° 1.4海里付近 （概位 北緯34° 07.1′ 東経135° 06.3′）
インシデントの概要	水上オートバイ ^{フイエックス} V X ホワイトは、遊走中、横波を受けて転覆して機関室が浸水し、機関が始動できなくなり運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年8月26日、主管調査官（神戸事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	水上オートバイ V X ホワイト、0.1トン 252-27831 和歌山、個人所有 ガソリン機関、船内機、4サイクル、出力75.0kW、回転数毎分8,000、4気筒、ボア76mm、使用燃料ガソリン、機関製造年月日不詳、平成20年7月進水
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	機関等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、水温 約28℃
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、仲間の水上オートバイと共に遊走中、波高約1.0mの横波を受けて転覆し、船長及び同乗者が落水して機関が止まった。 船長は、本船を復原させようと試みたが、復原させる際に波を受けて本船がまた転覆状態になってしまうことを2～3回繰り返し、復原させるまでに時間を要した。 船長は、本船の復原後、機関を始動しようとしたが始動しなかったため、自力での航行を諦めて近くにいた仲間の水上オートバイに救助を依頼した。 船長及び同乗者は、来援した仲間の水上オートバイに移乗して出発場所に戻った。 本船は、仲間の水上オートバイの船長が118番通報して来援した巡視艇により出発場所へ^{えい}航された。 整備会社は、本インシデント後に本船を点検したところ、機関室が浸水していて、機関やバッテリーが濡損し、機関が始動しなくなって

	いることを確認した。 海上保安庁のウォーターセーフティガイド^{*1}には、水上オートバイは、転覆したままにしておくとエンジンが水に浸かって再始動できなくなるおそれがあるので、転覆した場合には速やかに復原するよう記載されている。また、波高 1 m 以上を出航の判断の目安として、出航を控えるようにするとともに、出航後も天候や海面の状態に絶えず気を配り、海上で風や波が出てきた場合は、早めに帰航するように記載されている。 船長は、本インシデント発生当日、出航前に波が高くなる予報を確認していたが、出航場所付近の波は穏やかであったので出航し、遊走中に波が高くなっていたことを認識していた。 船長は、本事故当日、5～6 回目の水上オートバイの操船であった。 船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。
分析	本インシデントは、本船が、遊走中、横波を受けて転覆し機関が停止した後、船長が復原に時間を要したことから、機関室内への浸水が進み、機関やバッテリーが濡損して機関が始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。 船長は、本インシデント発生当日、出航前に波が高くなる予報を確認しており、遊走中に波が高くなってきたことを認識していたが、波高約 1.0 m の状況下で遊走を続けていたことから、横波を受けて本船が転覆し、復原に時間を要したものと考えられる。
原因	本インシデントは、船長が、波高約 1.0 m の状況下で遊走を続けていたため、横波を受けて本船が転覆した際、復原に時間を要して機関やバッテリーが濡損し、機関が始動できなくなったことにより発生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、出航後も天候や波の状態に絶えず気を配り、風や波が出てきた場合には、早めに帰航すること。また、波が高い場合には、転覆した際に復原に時間が掛かり機関等が濡損する可能性があることから、出航判断を慎重に行うこと。

^{*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/>