

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	フライボード装着者負傷
発生日時	令和5年6月27日 10時15分ごろ
発生場所	沖縄県うるま市海中道路北方沖 金武中城港浜地区防波堤灯台から真方位277° 1.6海里付近 (概位 北緯26° 20.0′ 東経127° 55.4′)
事故の概要	水上オートバイ ^{フエイク} WAKE155は、浮体をえい航中、また、フライボード装着者は、浮遊中、WAKE155のえい航ロープがフライボード装着者に当たり、同装着者が負傷した。
事故調査の経過	令和5年7月24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 WAKE155、0.1トン
船舶番号、船舶所有者等	296-26453 沖縄、(株) 沖縄の海
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定 フライボード装着者
負傷者	軽傷 1人（フライボード装着者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約6～7m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、2人が横に並んで座った状態で乗ったトーイングチューブ（以下「本件浮体」という。）を長さ約20mのロープでえい航し、約20～30km/hの対地速力で、海中道路中央付近の海岸（以下「本件海岸」という。）に向かって南進していた。</p> <p>フライボード^{*1}装着者（以下「本件装着者」という。）は、救命胴衣を着用してフライボードを装着し、本件海岸の北東方約50m沖で、ジェット水流をフライボードに供給する水上オートバイのインストラクタの指示に従い、南西方に向首した同船の南西方に約10m離れた場所で、肩より上が海面上に出た状態で本件海岸がある南西方を向いていた。（図1、図2参照）</p>

*1 「フライボード」とは、水上オートバイの噴射装置を足に装着して、噴出される水圧によって水の上を浮遊するアクティビティをいう。

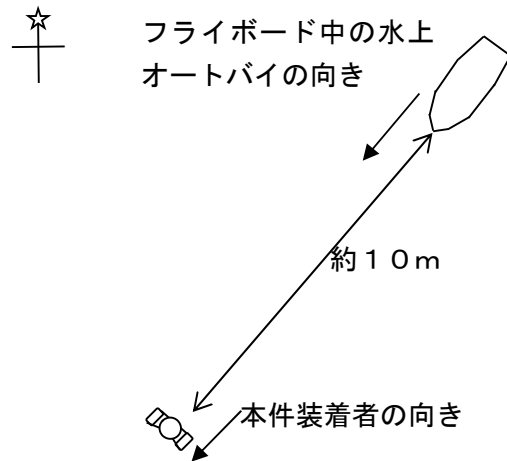


図1 本船と本件装着者の位置関係

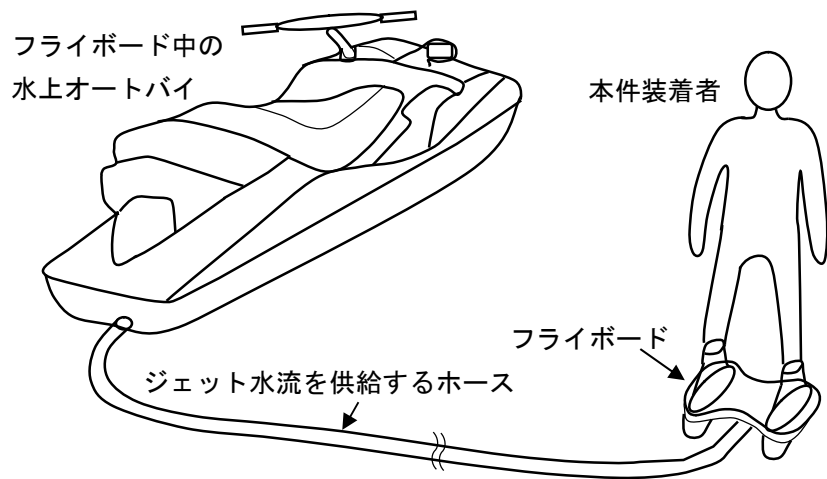


図2 フライボードの装着状況

船長は、本件浮体をえい航して緩やかに右転中、右舷船首方にフライボード中の水上オートバイを見ながら、係船場所に向かっていたところ、本件装着者を右舷正横約10mの距離で通過した後、右舷船首方至近に浅瀬を認め、浅瀬を避けようとして左転し、本件海岸に到着して後方を振り返ったところ、本件浮体が右に振られ、同水上オートバイの前方を通過し、えい航ロープが本件装着者の首に当たったのを認めた。(図3参照)

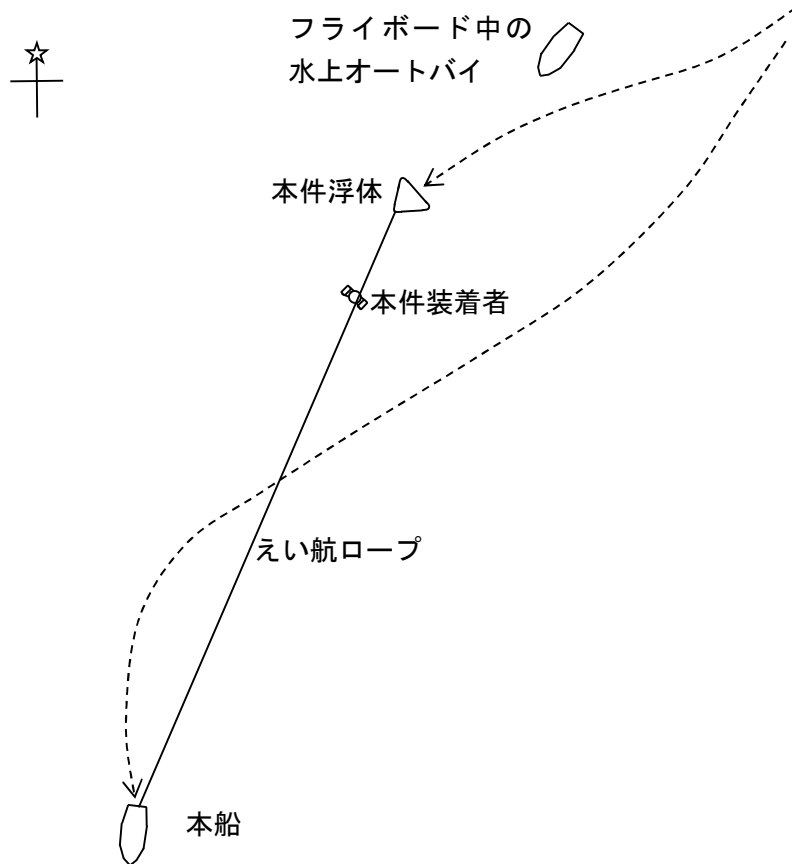


図3 本船のえい航ロープによって本件浮体が右に振られた状況

本件装着者は、左頸部筋挫傷を負った。

本件浮体をえい航していたロープは、素材がナイロン製、直径が約20mmであった。

本件浮体は、縦約1.32m、横約1.98mのナイロン製であった。

船長は、大きな半円を描くように大回りしながら緩やかに右にハンドルを取り、急に左転したので、遠心力で本件浮体が右に振られ、本件浮体のえい航ロープが徐々に本件装着者に接近していることに気付かなかったと本事故後に思った。

分析

本船は、本件浮体をえい航中、船長が、緩やかに右転しながら本件装着者を右舷正横約10mの距離で通過した後、右舷船首方至近に認めた浅瀬を避けようと急左転を行ったことから、遠心力で本件浮体が右に振られ、本件浮体のえい航ロープが本件装着者に当たり、本件装着者が負傷したものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、本件浮体をえい航中、船長が、緩やかに右転しながら本件装着者を右舷正横約10mの距離で通過した後、右舷船首方至近に認めた浅瀬を避けようと急左転を行ったため、遠心力で本件浮体が右に振られ、本件浮体のえい航ロープが本件装着者に当たったことにより発生したものと考えられる。

再発防止策	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 浮体等をえい航する水上オートバイ等の船長は、転針する場合には、遠心力により転針方向とは逆方向に浮体が振られ、浮体をえい航するロープ等が近距離にいる浮遊者等に当たる可能性を考慮し、浮遊者等と十分余裕のある距離を隔て、減速して航行すること。・ マリンスポーツ等の提供者は、海上に浮遊して動く範囲が限定されるマリンスポーツのエリアと、航行する行動範囲が広いマリンスポーツのエリアとを分けて実施すること。
--------------	---