

レジャー船事故の再発防止に向けて



久高島



運輸安全委員会事務局那覇事務所

平成 25 年 3 月

はじめに

運輸安全委員会は、航空・鉄道・船舶事故及びインシデント(以下、事故等という。)の原因究明及び再発防止や事故による被害の軽減のため、平成 20 年 10 月に発足した組織です。

運輸安全委員会事務局那覇事務所が管轄する鹿児島県奄美群島及び沖縄県は、さんご礁に囲まれた美しい海も多く、各地で釣りやダイビングなどのマリレジャーが盛んに行われています。一方、マリレジャーに関連する船舶(以下「レジャー船」という。)の事故等が毎年多発しています。

このため、平成 20 年 10 月から平成 24 年 8 月までに公表された船舶事故等調査報告書のうち、管轄区域内で発生したレジャー船の事故等(70 件、72 隻)の発生状況を取りまとめました。

これにより、関係者の安全運航に対する理解が一層深められ、同種の事故等の再発防止に寄与することができれば幸いです。

目次

1. 沖縄等の周辺海域で行われるマリレジャーの特徴	2
2. レジャー船の事故等の現状	2
(1) モーターボート、ヨット等の事故等	2
(2) ダイビング船の事故	3
(3) 水上オートバイの事故等	4
3. 事故事例	
事故事例 1	5
事故事例 2	6
事故事例 3	7
4. 事故防止のために	8～9

1.

沖縄等の周辺海域で行われるマリンレジャーの特徴

沖縄等には、年間を通じて多くの観光客が訪れており、マリンスポーツなどの海のレジャーが楽しまれています。また、こうした観光客を受け入れる施設や企業が多数存在し、活発に活動しています。

多くの観光客は、こうした施設で船舶をレンタルしたり、企業が運航する船舶に乗るなどしたりして様々なレジャーを楽しんでいます。

しかし、沖縄等の周辺の海域は、風が強い状態であることが多く、また、さんご礁が発達していることから可航海域が狭く、船舶の運航に慣れた人でも注意を要するのが実情です。

2.

レジャー船の事故等の現状

レジャー船の運航形態は、様々であり、例えば、スクーバダイビングに用いる船は、専門の企業が運航していますが、観光客が釣りを楽しむために船をレンタルして運航することもあります。さらに、水上オートバイなどの高速で小回りが利く船舶も運航されています。また、沖縄等の周辺海域では、レジャー船の運航に季節変動が少ないのが特徴です。

平成20年10月から平成24年8月までに当事務所が調査して公表した事故等調査報告書から、レジャー船の事故等の状況を紹介します。

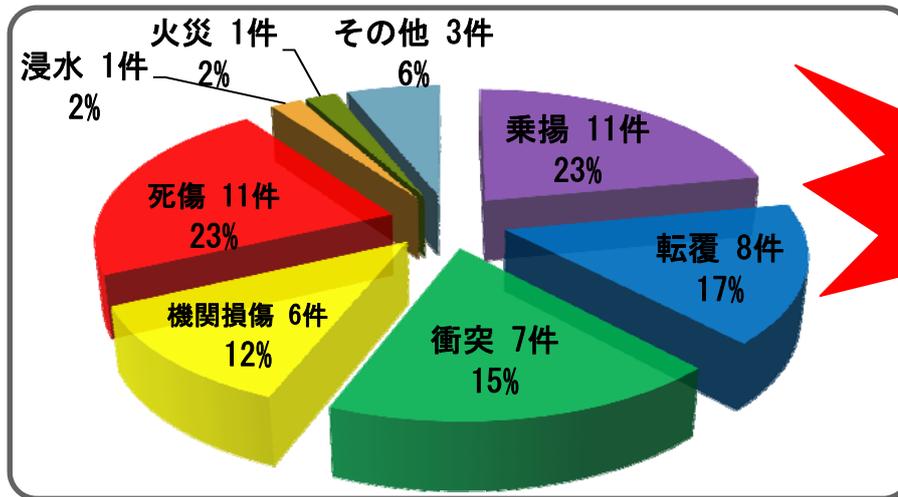
(1) モーターボート、ヨット等の事故等

次ページのグラフは、モーターボート、ヨット等が関連する事故等(48件、50隻)の種類を示したものです。

さんご礁等の多い海域を航行するため、乗揚事故や転覆事故の割合が全体の約4割と多くなっており、これは沖縄等の周辺海域の特徴です。

モーターボート、ヨット等は、観光客等がマリンレジャーのために運航することが多く、沖縄等における気象(風が強いこと等)やさんご礁等の多い海域に慣れていないために引き起こす事故等が多く見られます。

また、操船しながら釣りの準備をしたり、おしゃべりに夢中になるなど周囲の見張りが適切でなかったために起きる事故も少なくありません。



**乗揚と転覆
で約4割！**

グラフ1: モーターボート、ヨット等の事故等発生状況

(注) 死傷に乗揚や衝突によるものは含まない。

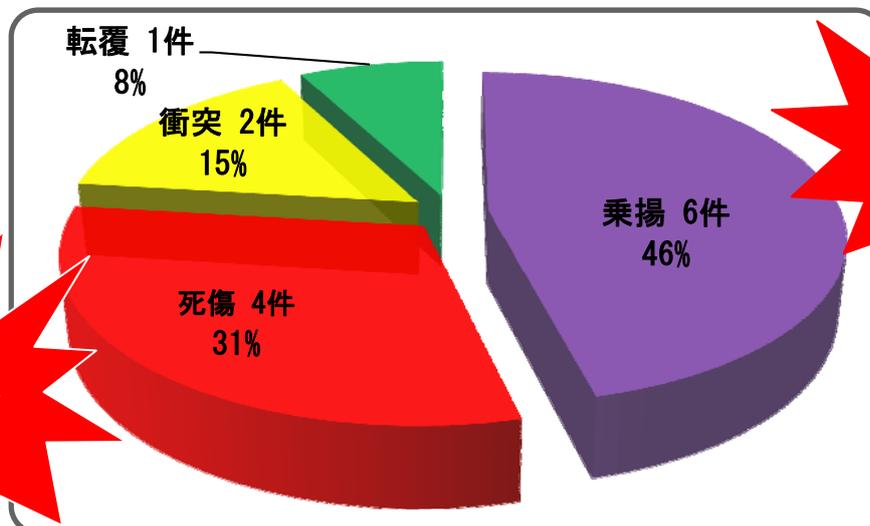
(2) ダイビング船の事故

下のグラフは、ダイビング船が関連する事故(13件、13隻)の種類を示したものです。

ダイビング船は、乗揚事故の割合が全体の約5割と最も多くなっています。レジャーで行われるスクーバダイビングでは、ダイバーが潜水障害を回避するため、水深の浅いところで体内のガス抜きを行う必要があります。

このダイバーを収容するため、ダイビング船は水深が浅い海域を航行する機会が多いことが、乗揚事故発生の背景要因の一つとして考えられます。また、船長が、スクーバダイビングのインストラクターを兼ねている場合が多く、周囲の状況の変化を観察し続けることができないために事故が起きることもあります。

ダイバーが、スクリュープロペラに巻き込まれて死傷する事故も、後を絶ちません。



**乗揚が
約5割！**

**死傷が
約3割！**

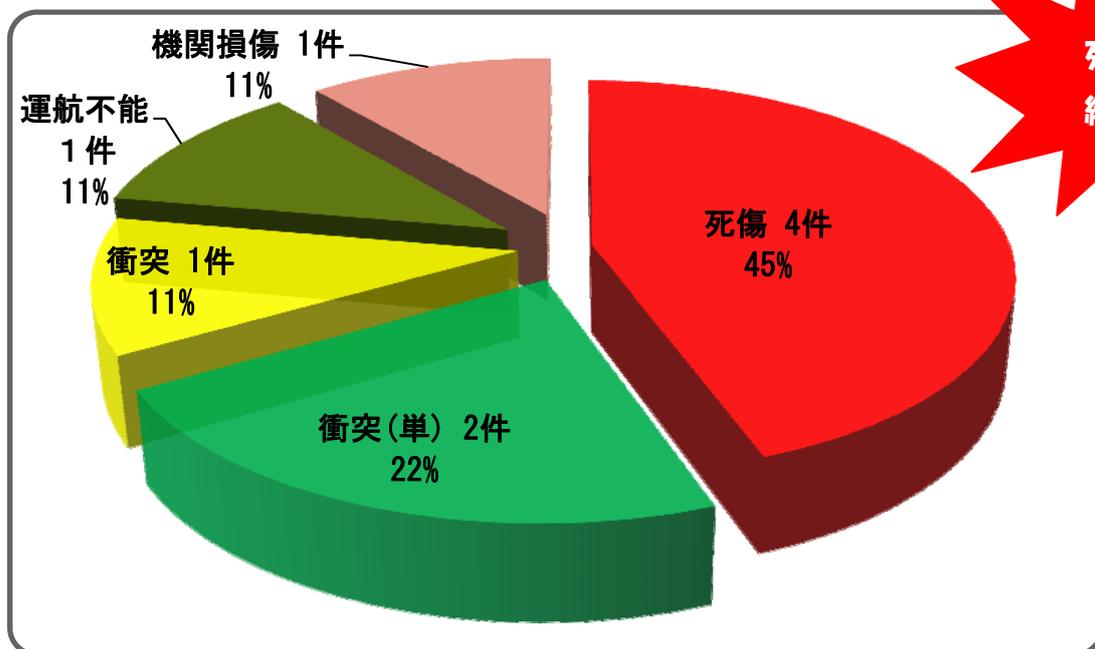
グラフ2: ダイビング船の事故発生状況

(3) 水上オートバイの事故等

下のグラフは、水上オートバイが関連する事故等（9件、9隻）の種類を示したものです。

水上オートバイは、主にレンタルして周辺海域を遊走したり、観光客を乗せたフロート等を牽引したりして楽しまれています。

水上オートバイは、その性質上（構造、運動性能、操縦特性等）、人身事故の割合が全体の約5割と多く、その内訳は、死亡1人、負傷5人となっています。



グラフ 3: 水上オートバイの事故等発生状況

3

事故事例 1

釣りを終えて帰航中、近道をしようとして浅礁域を航行したところ、突然の磯波を受けて転覆した。

事故の概要

日 時 平成24年7月14日（土） 15時30分ごろ

概 要 プレジャーモーターボートA（以下A船）は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りを終えて沖縄県恩納村部瀬名岬南西方沖を帰航中、船長が近道をしようとして浅礁域を航行したところ、突然の磯波を受けて転覆した。

船長及び同乗者は、転覆を目撃して来援した水上オートバイにより救助された。

A船は、船首等に擦過傷及び船外機に濡損を生じたが、負傷者はいなかった。（船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。）

気象海象 曇り、風力4、南風、海面は穏やか

岸やさんご礁の近くでは、磯波と呼ばれる大きな波が、突然起こることがあります。

この事故は船長が、不用意にさんご礁に近づいたために起きた事例です。



その他の事項 船長は、恩納村名嘉真の船置き場に本船を置いており、地元の人に船置き場から出入りする水路を教わり、その水路を航行していたが、本事故当時は燃料の残量が少なかったこともあり、教わった水路を航行せず、近道しようとして浅礁域を航行した。

原因

本事故は、本船が、部瀬名岬南西方沖を南南西進中、船長が浅礁域を航行したため、磯波を受けて転覆したことにより発生したものと考えられる。

事故事例 2

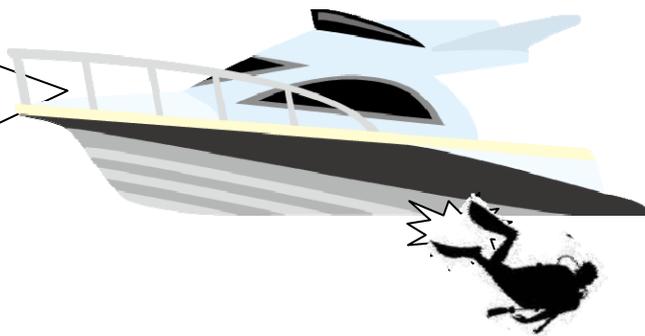
船長がクラッチレバーを中立にするのを失念し、ダイビング船がゆっくりと後進していたため、ダイビング客が回転中のプロペラに接触した。

事故の概要

日 時 平成20年10月11日（土） 12時00分ごろ
概 要 ダイビング船は、船長ほかダイビング客24人及びインストラクター4人が乗船し、沖縄県那覇港を出港して同県慶良間列島の久場島^{くばしま}西岸沖でダイビングを行う際、クラッチレバーを後進としてダイビング客を海中に飛び込ませたところ、ダイビング客1人の両膝が回転中のプロペラに接触し、重傷を負った。

気象海象 晴れ、風力4、北風、少しの波と弱い北流があった

この事故は、船長が、クラッチレバーを後進としていることを失念してエントリーの合図を出し、ダイビング客が回転中のプロペラに接触した事例です。ダイビング客をエントリーさせる際には、プロペラが回転していないことを確認する必要があります。



原因

本事故は、沖縄県座間味村久場島西岸沖のダイビングポイントにおいて、本船の船尾からダイバーをエントリーさせる際、本船がゆっくりと後進していたため、エントリーしたダイバーが回転中のプロペラ翼に接触したことにより発生したものと考えられる。

船長は、第2ポイント到着後に前進惰力を止めるため、機関のクラッチレバーを後進とし、干出岩への接近状況を確認しようとして操縦席を離れたことから、本船が後進していたものと考えられる。

船長がインストラクターからエントリーの可否を問われたとき、クラッチレバーを後進としていることを失念し、安全確認を行わずにエントリーの合図を出した可能性があると考えられる。

事故事例 3

船長が操縦に慣れていなかったため、風波を受けて操縦ができなくなり、防波堤に衝突した。

事故の概要

日 時 平成23年6月6日（月） 16時00分ごろ

概 要 水上オートバイA（以下A船）は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、マリーナを出航し、沖縄県宜野湾市宜野湾港西防波堤を通過した直後、風を受けて操縦ができなくなり、宜野湾港北防波堤に衝突した。

本事故当時、船長は、操縦免許を取得してから初めての操縦であった。

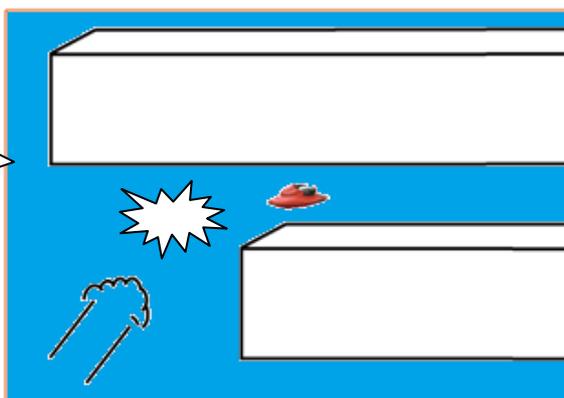
A船は、来援した水上オートバイによってマリーナにえい航された。

A船は、右舷船首割損等を生じ、船長及び同乗者1人がそれぞれ負傷した。（乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。）

気象海象 晴れ、風力4、西南西風、海面は穏やか

この事故は、船長が操縦に慣れていなかったため、風を受けて防波堤に衝突した事例です。

水上オートバイは、十分な練習が必要です。



原因

本事故は、本船が、宜野湾にあるマリーナから出航中、船長が、操縦に慣れていなかったため、風を受けて操縦ができなくなり、宜野湾港北防波堤に衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。

4.

事故防止のために

(1) 磯波の存在

穏やかな海でも、水深が浅くなる所では、突然、大きな波が立つことがあります。これは「磯波」と呼ばれており、沖からの波が水深が浅くなったことに伴い起きる現象です。沖縄等の周辺海域にはさんご礁が多く、岸の近くを航行して磯波を受けて転覆する事故が後を絶ちません。

磯波が発生しやすい所を知っている地元の人でも、注意していなければ事故に至ることがあります。

観光や釣りなどで船舶を運航する場合には、磯波の発生しやすい場所の情報を出航前に入手するとともに、浅礁域やさんご礁の近くを航行するときは、十分に注意が必要です。



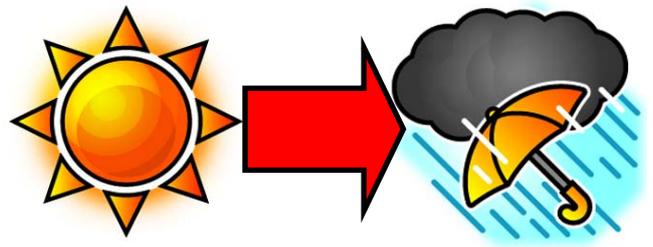
(2) 気象情報の入手

海に出るときには、必ず事前に天気予報等で気象情報を入手しましょう。

沖縄等の周辺海域は、他の海域とは違って気象の観測地点が少ないため、突然予報が変更されることがあります。

現在は、携帯電話等でも現地の気象情報を即座に入手することができます。

沖縄等の周辺で海に出るときは、朝、一度天気予報を見るだけでは不十分です。頻繁に気象情報を入手する必要があります。



(3) 状況変化の自己判断

「それまで自船の周囲にたくさん船がいたのに、急にみんな帰港し始めた」このようなときは、風や気温の変化等から、周囲の船は気象変化の予兆を察知し、帰港を判断していることがほとんどです。

慣れない所で他船の帰港を知った場合は、自船も速やかに帰港するのが無難です。

一方、「これから風が強くなっていくという予報だけど、周りに船がまだいるから、自船も帰らなくていいだろう」と考えて避難が遅れることがあります。

船は、時化^{しげ}に強い船もあれば弱い船もあり、また、船長の経験によっても危険度は異なります。

観光で沖縄等を訪れた場合、限られた時間を有効に活用したい気持ちになりますが、事故を起こしてしまえば楽しかった思い出も後味の悪いものになってしまいます。海や船に慣れていない場合には、安全を第一に考えた状況判断を行うように心掛けて下さい。



(4) 救命胴衣の着用

小型船舶に乗船する人は、全員が救命胴衣(ライフジャケット)を着用しなければなりません。救命胴衣着用時の生存率は、非着用時と比べて著しく高いことはよく知られています。



船長だけでなく、マリンレジャーを楽しむ際は、乗船者も必ず救命胴衣の適切な着用(大人用、子供用、幼児用)を心掛けましょう。

救命胴衣を着用し、同乗者にも着用させることは船長の責任です。

まとめ

- ・危険な場所を事前に確認する！
- ・出航前の気象情報の入手！
- ・航行中は周囲の観察を怠らない！
- ・救命胴衣の着用は船長の責任！

お問い合わせ先

運輸安全委員会事務局那覇事務所

〒900-0001

沖縄県那覇市港町 2-11-1

那覇港湾合同庁舎8階

TEL 098-868-9335

FAX 098-862-8156

那覇事務所代表アドレス (nahjim-u63ze@qst.mlit.go.jp)

運輸安全委員会 HP (<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>)

