

船舶事故調査報告書

平成28年2月4日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	同乗者負傷
発生日時	平成27年8月3日 16時00分ごろ
発生場所	愛知県蒲郡市形原漁港南方沖 三河港形原東防波堤南灯台から真方位207° 510m付近 （概位 北緯34° 47.0′ 東経137° 11.4′）
事故の概要	水上オートバイ ^{ブイエックスアール} VXRは、発進した際、同乗者2人が落水し、1人が負傷した。
事故調査の経過	平成27年8月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 VXR、0.2トン 240-66170愛知、株式会社ジェイエスピー 2.87m (Lr) × 1.10m × 0.67m、FRP ガソリン機関、132.4kW、平成27年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 39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16年10月4日 免許証交付日 平成26年11月4日 （平成31年12月20日まで有効） 同乗者A 女性 29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、風向 南東、風力 2 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	船長は、蒲郡市のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）において、他1艇の水上オートバイの船長と共に、平成27年8月3日12時00分ごろから、知人及びその仲間7人に対し、交替で水上オートバイの乗船体験をさせていた。 本船は、船長1人が乗り組み、同乗者Aほか1人（以下「同乗者B」という。）を操縦席後部の座席に乗せ、15時50分ごろ本件マリーナを出発した。 本船は、船長が、最初は速度を落として本船を航行させていたが、

	<p>同乗者A及び同乗者Bが航行に慣れてくるに従って速度を上げたり、速度を落とさずに旋回するなどし、途中で両同乗者に様子を聞くと大丈夫である旨の返事が返ってきたので、続航して本船を旋回させたところ、最後尾に乗っていた同乗者Aが落水した。</p> <p>船長は、水面に浮いている同乗者Aに近寄って本船を停船させ、同乗者Bの手を借りて同乗者Aを本船の上に引き揚げた。</p> <p>本船は、船長が、同乗者Aが船尾デッキに登ったことを認め、すぐに座席に着席するものと思い、同乗者A及び同乗者Bが航行に慣れてきていたので、少し驚かせようと考え、スロットルレバーを強めに握って発進したところ、16時00分ごろ両同乗者が落水した。</p> <p>船長は、本船を回頭させ、同乗者A及び同乗者Bを本船上に引き揚げたところ、同乗者Aが痛みを訴え、出血を認めたので、本件マリナーナへ帰った。</p> <p>同乗者Aは、仲間の車で病院へ搬送され、深部裂傷等の診断を受けた。</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>船長は、約10年間水上オートバイのメンテナンスの職についていて水上オートバイに精通しており、本件マリナーナ周辺海域の航行経験も豊富であった。</p> <p>乗船体験の内容は、体験者を交替で操縦席後部の座席に乗せて本件マリナーナを出発し、形原漁港南方沖において10分～30分間程度遊走し、滑走及び旋回を体験させるというものであった。</p> <p>船長は、過去にも度々水上オートバイの乗船体験を実施しており、同乗者を旋回時に落水させたことがあったものの、発進時に落水させたのは、本事故時が初めてであった。</p> <p>船長は、同乗者A及び同乗者Bに対し、最初の頃は発進の際に合図を行っていたが、両同乗者が慣れてくると合図を行わなくなった。</p> <p>同乗者Aは、過去に水上オートバイに乗船した経験があり、本事故時、水着の上にワンピースを着用し、救命胴衣を装着してマリンシューズを履いていた。</p> <p>同乗者Aは、本船の航行中は同乗者Bの救命胴衣につかまっていたが、本事故時、座席に座った直後であり、どこにつかまっていたのか覚えていなかった。</p> <p>同乗者Aは、本事故時、本船の船尾デッキに臀部付近をぶつけた後、落水した。</p> <p>本船の取扱説明書に以下のような記載があり、操縦ハンドル手前の物入れの蓋に貼付されたラベルにも同様の警告が記載されていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・身体を保護できる衣類等を着用して下さい。落水による水面への衝撃やジェットノズル付近で強い噴流を受けた場合、身体開口部に大きな怪我を負うおそれがあります。通常の水着では下半身開

	<p>口部の十分な保護にはなりません。身体を保護できるウェットスーツボトム等を必ず着用して下さい。厚くしっかりした丈夫な布でデニムのように体にぴったりとした衣類がそれに相当します。</p> <p>しかし、自転車競技用の短パンに使われているスパンデックスのような織物は効果がありません。</p> <p>船長は、取扱説明書等に記載された乗船時に身体を保護することができる服装の必要性を認識していたが、人数分のウェットスーツボトム（パンツ）等を用意することができなかつたので、マリーナで持っていたマリンシューズを履かせるのみの対応をした。</p> <p>船長は、本事故後、同乗者A及び同乗者Bが落水を防止する態勢を整えたことを確認してから出発するべきであったと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、形原漁港の南方沖において、停船して落水していた同乗者Aを引き揚げた後、船長が、同乗者A及び同乗者Bが落水を防止する態勢を整える前に本船を発進させたところ、同乗者Aが、座席後方に滑り落ち、船尾デッキに臀部付近をぶつけた後に落水し、ウォータージェット推進装置の噴出口からの噴流を下半身に受けたことから、負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者が落水した際の危険性を知っていたが、同乗者A及び同乗者Bが水上オートバイの動きに慣れてきていたので、驚かせようと考え、発進したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、形原漁港の南方沖において、停船して落水していた同乗者Aを引き揚げた後、船長が、同乗者A及び同乗者Bが落水を防止する態勢を整える前に本船を発進させたところ、同乗者Aが、座席後方に滑り落ち、船尾デッキに臀部付近をぶつけた後に落水し、ウォータージェット推進装置の噴出口からの噴流を下半身に受けたため、負傷したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 船長は、同乗者に対し、落水した際のジェットノズルからの噴流による負傷の危険性を説明すること。 ・ 船長は、同乗者に注意を払い、同乗者が落水を防止する態勢を整えたことを確認してから発進すること。 ・ 水上オートバイに同乗する者は、落水した際のジェット噴流による負傷に備え、身体を保護できるウェットスーツボトム等を着用することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

