

船舶事故調査報告書

平成28年5月19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

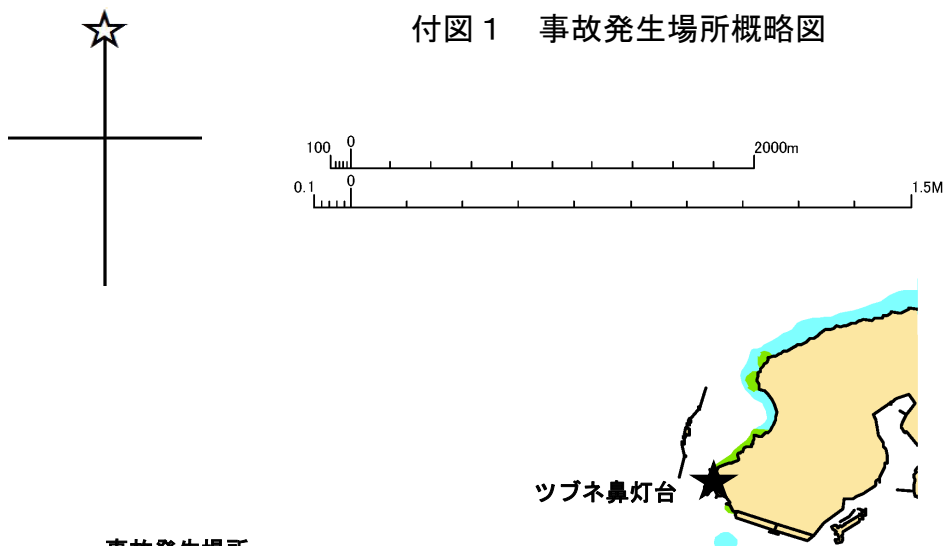
事故種類	フライボード装着者負傷
発生日時	平成26年6月21日 15時20分ごろ
発生場所	和歌山県有田市地ノ島東方沖 ツブネ鼻灯台から真方位225° 2,400m付近 （概位 北緯34° 06.9′ 東経135° 06.2′）
事故の概要	水上オートバイ ^{キング} KING2 は、フライボードにジェット水流を供給中、飛行中のフライボード装着者が、バランスを崩して落下し、負傷した。
事故調査の経過	平成26年6月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	水上オートバイ KING2、0.1トン 253-32576兵庫、株式会社天領 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、213kW、平成24年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 一級小型船舶操船士・特殊小型船舶操船士・特定 免許登録日 平成20年11月28日 免許証交付日 平成25年11月1日 （平成30年11月27日まで有効） フライボード装着者 男性 42歳
死傷者等	重傷 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 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、フライボード装着者（以下「本件飛行者」という。）を後部座席に乗せ、地ノ島東側の海岸を出発し、約100m沖で、本件飛行者を降ろしてフライボードによる飛行準備を始めた。 本件飛行者は、救命胴衣及びヘルメットを着用してフライボードを装着し、本船の船首方に位置し、うつ伏せになって飛行準備を整え、船長がスロットルレバーを握ってジェット水流をフライボードに供給

	<p>し、体を起こして上半身が水面上に浮き、更に上昇を始めた。</p> <p>船長は、本件飛行者が上昇するのを見ながら、引き続きスロットルレバーを引き、海面上の高さ約3mまで上昇したので、スロットルレバーをその位置に保持し、本件飛行者がフライボードによる飛行を開始した。</p> <p>船長は、本船を漂泊状態として操縦席に腰を掛け、本件飛行者を監視していたところ、本件飛行者が、突然にバランスを崩し、本船に向かって来るのを認め、至近に迫ってスロットルレバーを放したが、平成26年6月21日15時20分ごろ、本件飛行者が、落下して本船の左舷側に当たった。</p> <p>本件飛行者は、一緒に来ていた知人のプレジャーボートでマリナーへ運ばれた後、救急車で病院に搬送され、頭部打撲、左腕骨折等と診断されて16日間入院した。</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>船長及び本件飛行者は、知人7人と共にフライボードによる飛行、水上オートバイの遊走、バーベキュー等を楽しむため、地ノ島にやって来ており、本事故当時、交代でフライボードによる飛行を行っていた。</p> <p>船長は、フライボードの購入時に販売会社が行う半日の安全技術講習を受け、飛行中の操縦者の注意すべきことなどを習った。</p> <p>本件飛行者は、本事故当日までに、フライボードによる飛行経験が3～4回あった。</p> <p>フライボードは、水上オートバイが発生させたジェット水流が、後部の噴出口に接続した長さ約18m、直径約11cmのホースでフライボード下部の吸入口に供給され、両側に下向きに取り付けた噴射口から噴射させることによって上方に浮き上がり、飛行を楽しむ遊具であった。</p> <p>飛行者は、フライボード上面に取り付けられたブーツを履き、体重を左右及び前後に移して噴射方向を変えることで、前後及び左右への移動、回転、旋回等が可能であった。</p> <p>水上オートバイの操縦者は、飛行中にスロットルレバーを操作すれば、飛行者がバランスを崩して落下する危険があるので、スロットルレバーの位置を保持する必要があった。</p> <p>フライボードの輸入代理店が定めて一般社団法人全日本フライボード協会（以下「本件協会」という。）が認定した安全規定に、次のように記載されていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フライボードの飛行者はPWCの先端を支点とし、正面より右に45度、左に45度の合計90度の範囲でのみ飛行が可能です。また、その範囲内でもPWCからの直線距離で8メートル以内に飛行者が侵入した場合、PWC操縦者はアクセルを徐々に解除

	<p>し、PWCからの直線距離で5メートル以内に飛行者が侵入した場合、PWC操縦者はアクセル回転数を0（ゼロ）にし、エンジンを停止します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヘルメット、ライフジャケットを必ず装着してください。 <p>本件協会の代表理事は、飛行中の注意事項について、次のとおり述べた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水上オートバイの操縦者は、飛行者がバランスを崩したり、水上オートバイに近づいたりすることがあるので、常時、飛行者を監視することが最も大事である。 ・フライボードは、水上オートバイの操縦者がスロットルレバーを放せば、推進力を失って下に落ちる。 ・水上オートバイの操縦者は、飛行者が水上オートバイから直線距離で5m以内に接近した際、速やかにスロットルレバーを放すと、水上オートバイに落下することはない。 ・水上オートバイの操縦者は、十分な経験を積んで、操作に慣れるまでは、飛行者が水面上の高さ2m以内で飛行するようスロットルレバーで調整すること。 <p>本件飛行者は、当時の記憶がなく、落下したことを覚えていなかった。</p> <p>ジェット水流を噴射している水上オートバイは、推進力を全てフライボードに供給していることから、自走することができなかった。 (写真1 フライボード、写真2 ジェット水流の吸入口、写真3 フライボード裏面 参照)</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 不明 なし</p> <p>本船は、地ノ島東方沖において、フライボードにジェット水流を供給中、本件飛行者が、バランスを崩して本船に近づいた際、船長が、スロットルレバーを放すのが遅れたことから、本件飛行者が落下し、本船の左舷舷側に当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>本件飛行者は、当時の状況について記憶がなく、バランスを崩してから落下するまでの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、地ノ島東方沖において、フライボードにジェット水流を供給中、本件飛行者が、バランスを崩して本船に近づいた際、船長が、スロットルレバーを放すのが遅れたため、本件飛行者が落下し、本船の左舷舷側に当たっ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">・水上オートバイの操縦者は、飛行者が直線距離で8 m以内に入ったら、速やかにスロットルレバーを緩め、5 m以内に入ったらスロットルレバーを放すこと。・フライボードによる飛行は、飛行者が水上オートバイから直線距離で8 m以内の範囲に入らないようにすること。・水上オートバイの操縦者は、十分な経験を積むまで、飛行者が水面上の高さ2 m以内で飛行するようスロットルレバーで調整すること。
--	--

付図1 事故発生場所概略図



事故発生場所

(平成26年6月21日
15時20分ごろ発生)

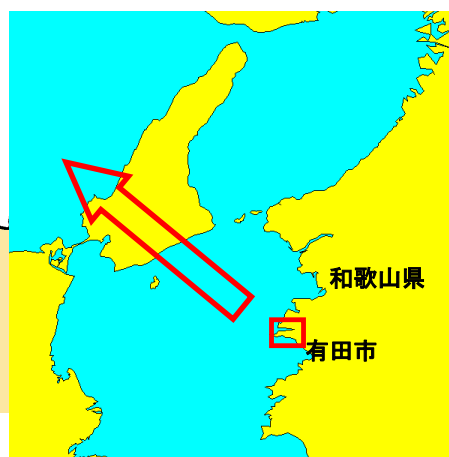


写真1 フライボード



写真2 ジェット水流の吸入口



写真3 フライボード裏面

