

船舶事故調査報告書

平成30年9月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 同乗者死亡 |
| 発生日時 | 平成30年7月1日 13時55分ごろ |
| 発生場所 | 岡山県総社市高梁川 井山三等三角点から真方位230°580m付近 （概位 北緯34°42.0′ 東経133°43.3′） |
| 事故の概要 | 水上オートバイ <small>エムジェイ フイエックス クルーザー</small> MJ-VX Cruiser は、高梁川を上流に向けて遊走中、同乗者が落水して溺死した。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年7月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 MJ-VX Cruiser、0.1トン 273-12498 広島、個人所有 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、75.0kW、平成20年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 21歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年6月2日 免許証交付日 平成29年6月2日 （平成34年6月1日まで有効） 同乗者 男性 39歳 |
| 死傷者等 | 死亡 1人（同乗者） |
| 損傷 | なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 川象：川面 平穏、水温 約22℃、気温 約29.6℃ |
| 事故の経過 | 本船は、定員が3人で、船長が操縦席に腰を掛けて両手でハンドルバーを握り、同乗者が最後部にあるボーディングプラットフォーム（以下「本件ステップ」という。）にしゃがんだ姿勢で、両手でハンドグリップを握って乗り、遊走の目的で、平成30年7月1日13時50分ごろ高梁川の右岸にある河川敷（以下「本件発進場所」という。）を発進した。（イメージ図1参照） |



イメージ図1 本船の各名称並びに船長及び同乗者の乗船姿勢
 本船は、船長が、時々後方を振り向いて同乗者の様子を見ながら、本件発進場所の下流にある堰せきに向かった後、Uターンして本件発進場所に向けて約30～40km/hの対地速力で航行した。

船長は、13時55分ごろ後方を振り向いて同乗者がいないことに気づき、本船を一旦停止させ、水面上にうつ伏せ状態で上半身が浮いている同乗者を認めたので、本船を同乗者の近くに寄せた。

船長は、本船の左舷側から手を伸ばして同乗者の背中越しに‘同乗者が着用していたライフジャケット’（以下「本件ライフジャケット」という。）の両肩をつかみ、顔を水面から上げて覗いたところ、同乗者が目を閉じて意識がないように見えたので、大声で同乗者の名前を呼びながら引き上げを試みた。

本件発進場所付近にいた仲間は、船長の大声を聞いて異変に気付いた。

仲間1人（以下「仲間A」という。）は、別の水上オートバイで本船に近づき、様子確かめた後、本件発進場所に戻って14時05分ごろ119番通報を行った。

船長は、本船が転覆しそうになったので、本件ライフジャケットの肩口をつかんだまま、本件ステップに移動し、再度引き上げを試みたが引き上げることができなかった。

船長は、仲間Aが通報を行った後に本船の近くに戻ってきたので、本船の操縦を依頼し、仲間Aを本船に移乗させた。

同乗者は、船長が両手で本件ライフジャケットの肩口をつかみ、仲間Aが本船を操縦して発進させようとした際、本件ライフジャケットから身体がすり抜けた。（イメージ図2参照）



イメージ図2 本船を発進させようとした際の状況

同乗者は、船長が直ちに川に飛び込んで同乗者の身体をつかもうとしたが、水面下に沈んだ。

船長は、水面下に潜ろうとしたが、ライフジャケットを着用していたので、すぐに潜ることができず、ライフジャケットを脱いだ後、潜ったが、水面下が濁っていたので、同乗者の姿を見失った。

船長は、仲間Aと共に同乗者の姿が見えなくなった付近を捜したが、見付けることができず、14時20分ごろ通報を受けて駆けつけた消防の救助隊員に捜索を委ねて仲間と共に捜索状況を見守ることとした。

同乗者は、警察、消防による捜索が行われ、18時10分ごろ、本事故発生場所付近の水深約5mの川底で、うつ伏せ状態で沈んでいるところを発見され、救急車で岡山県倉敷市内の病院に搬送されたが、司法解剖の結果、溺死と検案された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長及び同乗者は、いずれも上半身は裸で、下半身は水着を着け、固型式のベスト型ライフジャケットを着用していた。

船長は、同乗者を乗せて遊走する前に、同乗者の身体の大きさに合った本件ライフジャケットを仲間Aに借り、3か所にあるベルトのバックルがしっかりと止められ、身体に正しく装着されていることを確認していた。

本件ライフジャケットは、船長が着用していたライフジャケットと同じ製造会社の物で、大きさが船長のライフジャケットよりも大きいサイズであった。

船長が所持していたライフジャケットは、日本小型船舶検査機構(JCI)の検査を受けておらず、同組織の認定印及び国土交通省が安全基準を認めた桜マークがなかった。

本件ライフジャケット製造会社担当者及び小型船舶操縦免許講習施設担当者によれば、固型式のベスト型ライフジャケットについての認識は次のとおりであった。

1. 肩の部分を持って上方に引くと脱げてしまう可能性がある。
2. 要救助者の身体を持って引き上げるなどの措置が必要である

が、救助者が1人の場合、難しいのが現状である。

3. 講習等では、具体的な救助方法を指導していない。

4. 腰紐又は股紐があるタイプでは、紐をしっかりと結ぶことを指導している。

5. 膨張式のライフジャケットであれば、固型式のベスト型ライフジャケットに比べて、身体に密着するので簡単に脱げることはない。

船長は、平成29年6月に特殊小型の免許を取得し、本船を操船した経験が約4～5回で、平成30年は初めての遊走であり、本事故当時、同乗者が本件ステップに乗っていたこともあり、同乗者のことを気に掛けながら操船していた。

船長は、以前、ボーディングプラットフォームに人が乗って遊走する水上オートバイの動画を見たことがあり、同乗者が初めての乗船でなかったため、仮に落水してもライフジャケットを着用しており、溺れることはないと思っていた。

船長は、ライフジャケットの肩口を持って要救助者を引き上げる際、ライフジャケットが脱げてしまうとは思っていなかった。

船長は、本船の取扱説明書に記載されている禁止事項について、よく覚えていなかった。

本船の取扱説明書によれば、安全情報として次のことが記載されている。(抜粋)

1. 乗船者は水上オートバイの用途に合ったJCI認定のライフジャケットを必ず着用すること
2. 同乗者を乗せた操船は、より高度な技量が必要されるので、1人での操船に十分に慣れるまでは同乗者を乗せないこと
3. 飲酒等により、正常な判断ができない状態での操縦をしないこと
4. 操縦者は必ず両手でハンドルバーをしっかりと握り、同乗者は必ず前の人またはハンドグリップにしっかりとつかまること
5. 同乗者を操船者の前に乗せないこと
6. リボーディングステップ及びボーディングプラットフォームは水中からの乗船時のみ使用しその他の用途に使用しないこと
7. 航走中、乗船者は必ず両足をフットウェルフロアに置くこと

船長は、同乗者が落水したことに、すぐには気が付かなかった。

同乗者は、持病がなかった。

船長は、発進する際、同乗者の健康状態に異常がないように見えた。

船長及び同乗者は、会社の先輩(同乗者)と後輩(船長)の間柄であり、会社関係のレクリエーションの目的で、知人等8人の仲間と共に本件発進場所付近に集まり、本事故当日の10時ごろからバーベキ

| | |
|---|---|
| | <p>ユーを楽しむ間に、本船及びもう 1 隻の水上オートバイで遊走していた。</p> <p>船長は、同乗者が酒の種類や量は不詳であったが、本事故当時、飲酒していることを知っていた。</p> <p>船長は、同乗者の方から遊走に参加させて欲しい旨の依頼があり、同乗者を本船に乗せる際、酔った状態に見えなかったので乗せたが、飲酒している者に乗せなければ、また、後部座席に取扱説明書に記載のある体勢で腰を掛けさせておけばよかったと本事故後に思った。</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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>同乗者は、溺死した。</p> <p>本船は、高梁川において遊走中、同乗者が本件ステップに乗っていたことから、同乗者が落水して溺死したものと考えられるが、同乗者が落水した状況及び溺死に至った状況については明らかにすることができなかった。</p> <p>同乗者が飲酒して乗船したことが、本事故の発生に関与した可能性があると考えられるが、飲酒の状況及びその影響については明らかにすることができなかった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、高梁川において遊走中、同乗者が本件ステップに乗っていたため、同乗者が落水して溺死したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</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、取扱説明書の内容をよく理解した上で、水上オートバイに乗船若しくは同乗者に乗せること。 ・水上オートバイでは、同乗者は後部シート以外の場所に乗らないこと。 ・J C I の検査（認定印）を受けたライフジャケットを着用すること。 ・救助の際は、要救助者が着用しているライフジャケットの肩口のみを持って引き上げようとするとうライフジャケットが脱げてしまうおそれがあるので、要救助者の身体を抱えるなどして引き上げること。 ・飲酒した者を同乗させないことが望ましい。 |

付図1 事故発生経過概略図

