

浮体から搭乗者が落水等して死傷した事故の防止対策

旋回や波等を越えるときは、十分に減速すること！

搭乗者が浮体から落水等して死傷した事故 26 件について、事故発生時の状況を分析したところ、13 件 (50.0%) は旋回した際に浮体が振られて、また、4 件 (15.4%) は浮体が波や航走波を越えた際の動揺で、搭乗者が落水等して死傷しています。これらについて、えい航していた水上オートバイの速力を整理したところ表3のとおりで、旋回時の落水では6件で40km/h以上の速力でえい航していた一方、波等を越えた際に落水では速力が30km/hでも発生しています。速い速力で旋回すれば浮体は大きく振られ、また、波等を越える際には速力が速くなくても浮体が動揺し、搭乗者が落水する危険があります。**浮体をえい航する際は、浮体の取扱説明書に記載された速力を守り、旋回したり、波等を越えるときは、十分に減速する必要があります。**

図6 落水等発生時の状況別件数

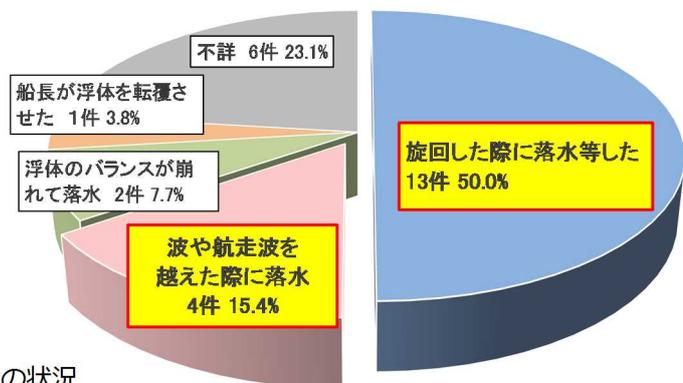


表3 えい航していた水上オートバイの速力の状況

(単位: 件)

速力	区別	旋回時に落水	波等越えた際に落水
90km/h		0	1
50km/h		2	0
45km/h		3	0
40km/h		1	0
30km/h		5	1
30km/h 未満		1	2
不詳		1	0
計		13	4

この事故では、船長が搭乗者を驚かそうと考えて90km/hに増速したため、浮体が航走波で跳ね上がり、搭乗者が投げ出されています。

これらの事故で死亡した3人のうち1人は、落水した際の衝撃で腸管膜挫滅損傷を負い、出血性ショックで死亡しています。他の2人の死因は急性呼吸窮迫症候群及び溺死でした。負傷した24人は、落水の際の衝撃や、落水時に他の搭乗者と身体がぶつかるなどして、内臓損傷や頭部の骨折などを負っています。

死亡	3人
重傷	10人
軽傷	14人

頭部：脳内出血、頭蓋骨骨折、外傷性硬膜下出血など

上半身：肋骨骨折、胸椎圧迫骨折、肺挫傷、上腕骨骨折など

下半身：大腿骨転止部骨折、靭帯損傷など



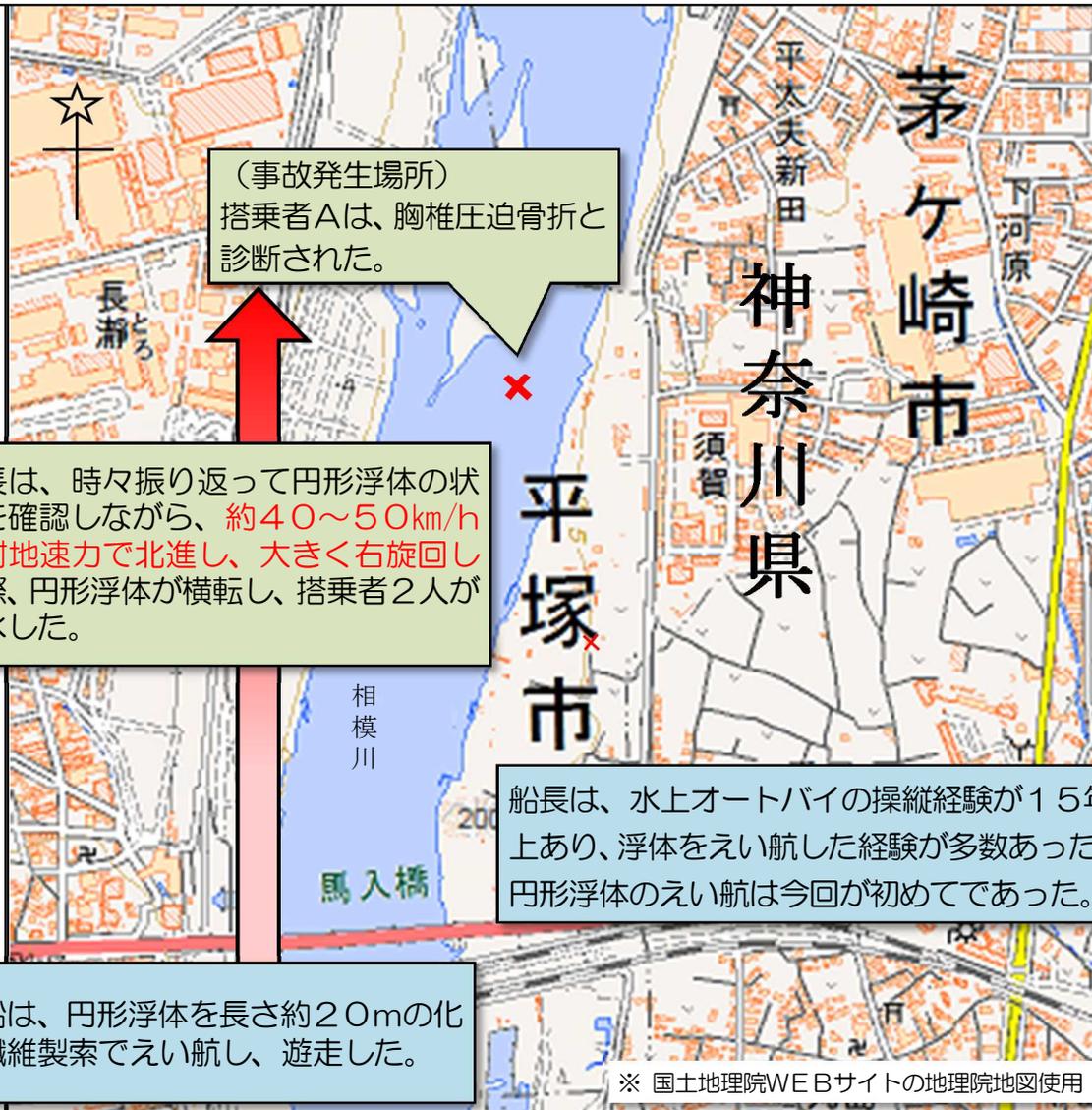
その他の安全対策

- ・高速でえい航中に搭乗者を振り落とすような行為は、やめましょう。
- ・浮体の状況を監視する見張り役を同乗させましょう。
- ・救命胴衣は必ず着用しましょう。

事例2 浮体から搭乗者が落水等して死傷した事故

速い速力でえい航された浮体が遠心力で振られて横転し、搭乗者が負傷

事故の概要：水上オートバイT号（以下「本船」）は、船長が1人で乗り組み、搭乗者Aほか1人を乗せたトーイングチューブと称する円形浮体をえい航して神奈川県平塚市馬入橋北方（相模川）遊走中、平成28年7月17日10時30分ごろ、搭乗者が落水して負傷した。



原因：本事故は、本船が、馬入橋北方において、円形浮体をえい航して遊走中、約40～50km/hの対地速力で右旋回した際、円形浮体が、遠心力により振られて横転したため、搭乗者Aが落水したことにより発生したものと考えられる。

再発防止に向けて（事故防止策）

- 船長は、浮体をえい航して旋回する際、浮体が遠心力により振られることを念頭に置き、安全な旋回半径及び速力で旋回すること。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成29(2017)年5月25日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2017/MA2017-5-8_2016yh0064.pdf