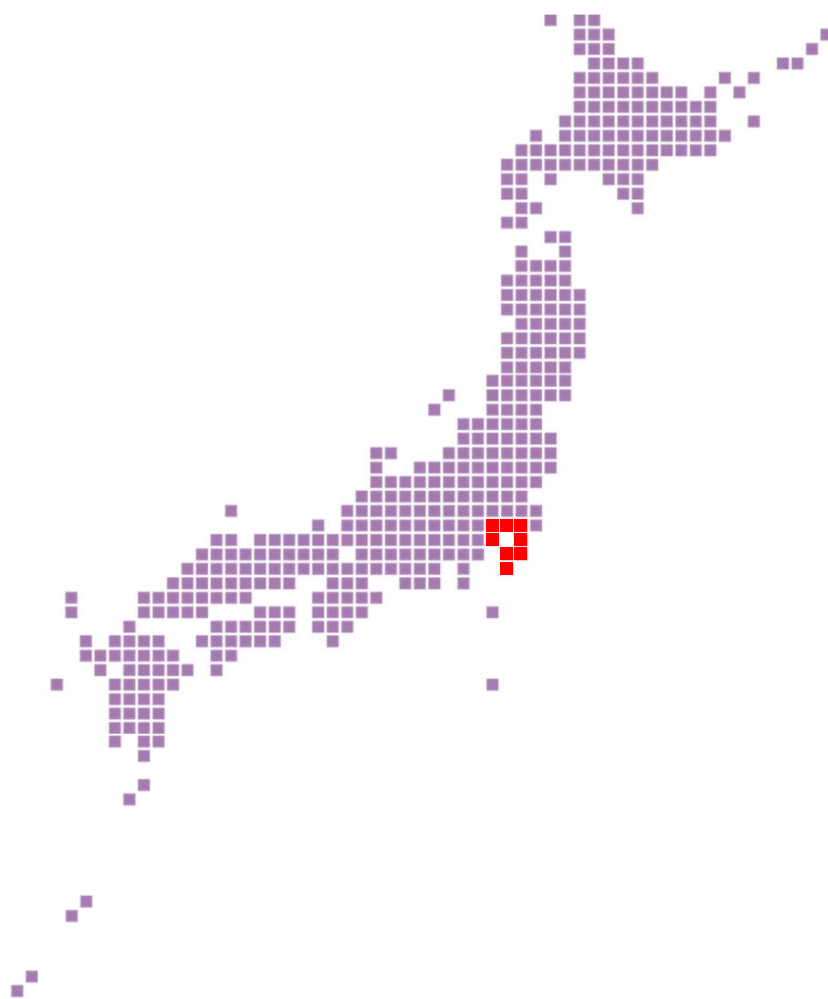


安全にマリナーレジャーを楽しむために！

～東京湾周辺海域における死傷事故防止に向けて～



運輸安全委員会事務局 横浜事務所

平成28年3月

もくじ

はじめに	1
発生状況	2
事故の状況	3
事故調査事例	4～6
まとめ ～安全にマリンレジャーを楽しむために！～	7

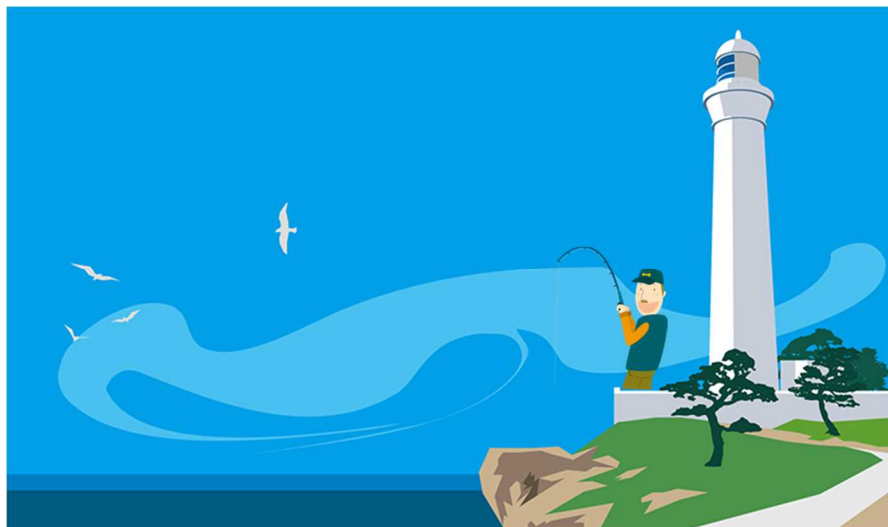
はじめに

近年、マリンレジャーの普及に伴い、操縦免許を取得してプレジャーボートや水上オートバイを楽しむ方が多くなり、死傷者を伴う事故も依然として多く発生しています。

運輸安全委員会事務局横浜事務所では、マリンレジャーが盛んな東京湾周辺海域において、平成24年から平成27年の間に発生し、プレジャーボート及び水上オートバイが関係した15件の死傷事故について、事故調査報告書を基に発生状況をまとめました。

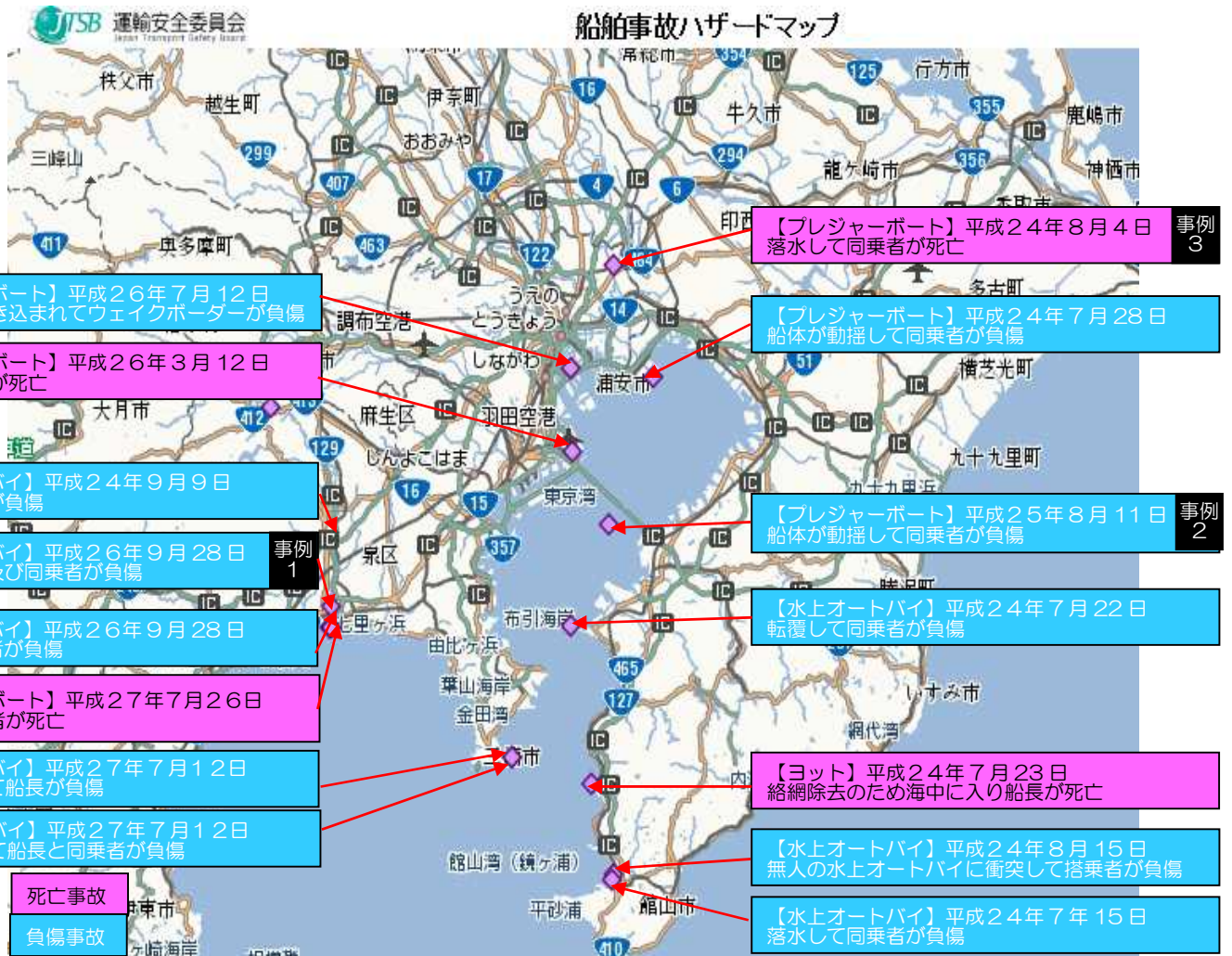
本資料を安全で快適なマリンレジャーを楽しむための一助として頂ければ幸いです。

※ 当委員会では、船舶の運用に関連した人の死傷事故（衝突の結果、死傷した場合を含む）について調査を行っていますが、本分析集では事故名が「死亡」「負傷」となっているものに絞り分析を行いました。



発生状況

平成24年から平成27年の間に、東京湾周辺海域において発生したプレジャーボート及び水上オートバイが関係した死傷事故は、下図のとおり15件あり、死傷者は20人でした。



上図は、運輸安全委員会がウェブサイト上で公開している「船舶事故ハザードマップ」を基に事故発生現場を表したものです。

船舶事故ハザードマップは、当委員会が公表した船舶事故等調査報告書を基本データとして作成されており、どこで、どのような事故が発生しているのかを地図上で見ることができます（通信料以外は無料）。パソコンのほか、モバイル端末にも対応しています！

PC版：<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

モバイル版：<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/index.html>



事故の状況

15件の事故における死傷者20人の内訳を見てみましょう。

死亡者が4人、重傷者が11人及び軽傷者が5人となっており、落水と船体動揺による死傷者が多く発生しています。

死亡/負傷の原因	事故件数(件)	死亡者(人)	重傷者(人)	軽傷者(人)	計(人)
落水	6	3	3	2	8
転覆	2	0	1	1	2
船体動揺	4	0	5	2	7
海中作業	2	1	1	0	2
衝突	1	0	1	0	1
合計	15	4	11	5	20



楽しいはずのマリンレジャーなのに…どうしてケガをしちゃったんだろう。
なぜ事故は起きたんだろう
…

過去の事故調査事例を知ることは、今後の事故防止に大いに役立ちます。
次ページからは、上記事例のうち、いくつかを詳しく紹介しますので、参考にして下さいね。



分かりました！
どんな内容なのかな…？



事故調査事例

1. 水上オートバイが航行中、船長及び同乗者が落水し、負傷した事例

【概要】

本船（0.2トン）は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、平成26年9月28日12時00分ごろマリーナを出港した。

本船は、遊走地点である相模川河口付近に至り、南寄りのうねりに向かう態勢で、約40km/hの対地速力で南進中、12時15分ごろ、波を乗り越えた後、波間に落下した衝撃で船長及び同乗者が落水した。

船長は左足^{じんたい}靭帯損傷を、同乗者は擦り傷をそれぞれ負い、本船は漂流した後、消波ブロックに打ちつけられて大破した。

【気象・海象】

気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4

海象：うねり 波向南、波高約3m

本事故発生当時、台風第17号が小笠原諸島付近を北上中であった。

【原因】

本事故は、相模川河口付近において、波高約3mのうねりがある状況下、約40km/hの対地速力でうねりに向けて航行したため、波頂から波間に落下したことにより発生したものと考えられる。

【再発防止策】

台風などの影響により、湾内にうねりが発生している場合、河口付近においては波が高起することがあるので、無理をせずに遊走を取りやめること。

向かい波状態で航行する場合、船底が波面を激しくたたかないように減速して航行すること。

無理な操船をしないこと、
状況に応じた慎重な対応が大
切なのか…。



事故調査事例

2. プレジャーボートが航行中、船体の動揺で同乗者2人が負傷した事例

【概要】

本船（4.9トン）は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を船首寄りの甲板に、3人を船尾寄りの甲板にそれぞれ乗せ、約25ノットの^{※1}の対地速力で航行していた。

船長は操船中、船首方に引き波（他船の航走波）と思われる黒い1本の線を認めたと、大きな引き波であるとは思わず、また、本船は約40フィートの^{※2}の船なので大丈夫だろうと思い、減速せずに航行を続けたところ、平成25年8月11日06時00分ごろ、同引き波を受け、船首が持ち上げられて海面に落下した。

この際、船首甲板にいた同乗者3人のうち、2人の体が浮き上がり、尻もちをつくように甲板にそれぞれ落ちた。

同乗者Aは第12胸椎^{きょうつゐ}圧迫骨折、右膝関節捻挫^{しつかんせつ}及び下顎部^{がくぶ}挫傷を負い、同乗者Bは腰椎^{ようつゐつたい}椎体骨折を負った。

※1：1ノットは約1.8km/h ※2：1フィートは約0.3m

【気象・海象】

気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 1、視界 良好

海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期

【原因】

本事故は、本船が、約25ノットの対地速力で航行中、正船首方から引き波を受けたため、船首が持ち上げられて海面に落下した際、船首甲板に乗船していた同乗者2人の体が浮き上がって甲板に落ちたことにより発生したものと考えられる。

【再発防止策】

引き波等乗り越える場合は、十分に減速すること。

船長は、航行中、乗船者を船首甲板に乗船させないこと。

自船の能力を過信しないことが大切だな。乗船者を乗せる場所についても要注意だ。



事故調査事例

3. プレジャーボートが航行中、同乗者1人が落水し死亡した事例

【概要】

本船（11.34トン）は、船長が1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、夜間、約25ノット[※]の対地速力で航行していたところ、同乗者1人が、トイレに行くためにフライングブリッジ右舷側に設置されている高さ約1.5mの3段のパイプはしごを使って同パイプを手でつかみながら、後ろ向きで船尾甲板に下りようとしたところ、足か手を滑らせて平成24年8月4日23時25分ごろ右舷側に落水した。

船長は、落水した同乗者を捜したが見付からず、消防署に通報した。

同乗者は、行方不明となり、後日発見され、溺死と検案された。

なお、同乗者は救命胴衣を着用していなかった。

※：1ノットは約1.8km/h

【気象・海象】

気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好

水象：不明

【原因】

本事故は、夜間、本船が航行中、同乗者が、フライングブリッジからはしごを使って船尾甲板に下りようとしたところ、落水したことにより発生したものと考えられる。

【再発防止策】

船長は、乗船者に対して救命胴衣の着用を勧め、自らも模範となるよう着用すること。

救命胴衣を着用していれば、
救助されるまで浮いていられた
のかも知れないな…。



まとめ ～安全にマリレジャーを楽しむために！～

慎重な操船及び気象情報を入手しましょう。

乗り慣れたプレジャーボート又は水上オートバイであっても、転覆や落水が起きないとは限りません。気象・海象の変化を把握して慎重な操船を行いましょう。

また出港前には気象情報を入手し、天候の悪化が予想される場合は、出港を取りやめる決断をすることも必要です。



船体の動揺に気を付けましょう。

操船者及び同乗者は、船体の動揺に気を付けましょう。

特に前部甲板は、大きな波に遭遇した際に船首が持ち上げられ、着水時の衝撃が大きいことなどから、負傷する危険度が大きくなります。



救命胴衣を着用しましょう。

「暑いから」「面倒だから」「短時間しか乗らないから」などと考え、救命胴衣を着用しないで乗船し、転覆や海中転落の際、重大な結果を招いた例が見られます。

船長は乗船者に対して救命胴衣の着用を勧め、自らも模範となるよう着用しましょう。



非常時の連絡手段を確保しましょう。

注意していても、残念ながら事故が発生する場合があります。

万が一の場合、即座に救助を求めることができるよう、防水パックに入れた携帯電話等を携帯しましょう。携帯に際しては、適切な方法で身体に固定するなど、すぐ使用できるようにしておきましょう。



上記のことに気を付けて、マリレジャーを楽しんで下さい！



運輸安全委員会事務局横浜事務所
〒231-0003 横浜市中区北仲通 5-57
Tel : 045-201-8396 Fax : 045-212-2304
E mail : ykhjim-u55xd@mlit.go.jp
<http://www.mlit.go.jp/itsb/>