

2002.7

水上オートバイ海難のまとめ

最近6ヶ年の事例



神戸地方海難審判庁

はじめに

昨今、マリンスポーツの普及はめざましいものがあり、それに伴って水上オートバイが関連する海難・事故も増加の傾向にあります。

そこで、神戸地方海難審判庁では、平成8年8月から同14年6月までの約6年間に審判を行って裁決した水上オートバイ関連事例12件について、その原因と再発防止のための留意事項をまとめてみましたので、関係者の参考になれば幸いです。

なお、各事例の概要は図にしたものを末尾に添付します。

1 海難・事故の態様による分類

事例をその態様毎に分類すると次のとおりです。

- (1) 水上オートバイ同士の衝突 2件（事例[8]、[12]）
- (2) モーターボートと水上オートバイが曳航するウェイクボーダーとの衝突
..... 1件（事例[1]）
- (3) 水上オートバイと水上オートバイが曳航する浮環との衝突
..... 2件（事例[2]、[9]）
- (4) 水上オートバイが曳航する浮環と遊泳者との衝突
..... 1件（事例[4]）
- (5) 水上オートバイと遊泳者との衝突 2件（事例[5]、[11]）
- (6) 水上オートバイと岸壁等との衝突 4件（事例[3]、[6]、[7]、[10]）

つまり、

- ・ 静止している相手に衝突したもの
..... 7件（事例[3]、[4]、[5]、[6]、[7]、[10]、[11]）
- ・ 動いている相手に衝突したもの
..... 5件（事例[1]、[2]、[8]、[9]、[12]）

となっています。

ここでわかることをまとめると次のようになります。

まとめ

- ・ 静止しているものにも注意を払う必要があること
- ・ 岸壁等構造物に接近し過ぎないようにすること

2 死傷等による分類

死亡者があったもの …… 4 件（事例[1]、[2]、[3]、[7]）

負傷者があったもの …… 9 件（事例[4]、[5]、[6]、[7]、[8]、[9]、[10]、[11]、[12]）

このうち、

同一事件で死亡者と負傷者があるもの …… 1 件（事例[7]）

また、

(1) 船長が死傷したもの …… 2 件（事例[6]、[8]）

(2) 船長と同乗者が死傷したもの …… 3 件（事例[7]、[10]、[12]）

(3) 同乗者が死傷したもの …… 4 件（事例[1]、[2]、[3]、[9]）

(4) 遊泳者等が死傷したもの …… 3 件（事例[4]、[5]、[11]）

となっています。

ここでわかることをまとめると次のようになります。

まとめ

- ・ スピードの出し過ぎが死傷につながっていること
- ・ 船体構造上、身体を防御するものがないこと
- ・ 無資格者が操縦していたこと
- ・ 同乗者が死傷するケースが多いこと

3 原因による分類

(1) 見張り不十分が原因となっているもののうち、見張りをすべき対象別では次のとおりとなっています。

- ・ 水上オートバイ 2件（事例⁸、¹²）
 - ・ 水上オートバイが曳航しているもの 3件（事例¹、²、⁹）
 - ・ 遊泳者等 3件（事例⁴、⁵、¹¹）
- (2) 針路選定不適切 1件（事例³）
- (3) 無資格の同乗者が操縦（操縦不適切） 3件（事例⁶、⁷、¹⁰）
- (4) 船間距離不十分 2件（事例⁸、¹²）

ここでわかることをまとめると次のようになります。

まとめ

- ・ 他の水上オートバイやモーターボートだけでなく、曳航されているものや遊泳者にも注意すること
- ・ 無資格者には操縦をさせないこと

4 結論

以上のことから、次のような点に留意して水上オートバイの安全な運航に当たるよう心がけてください。

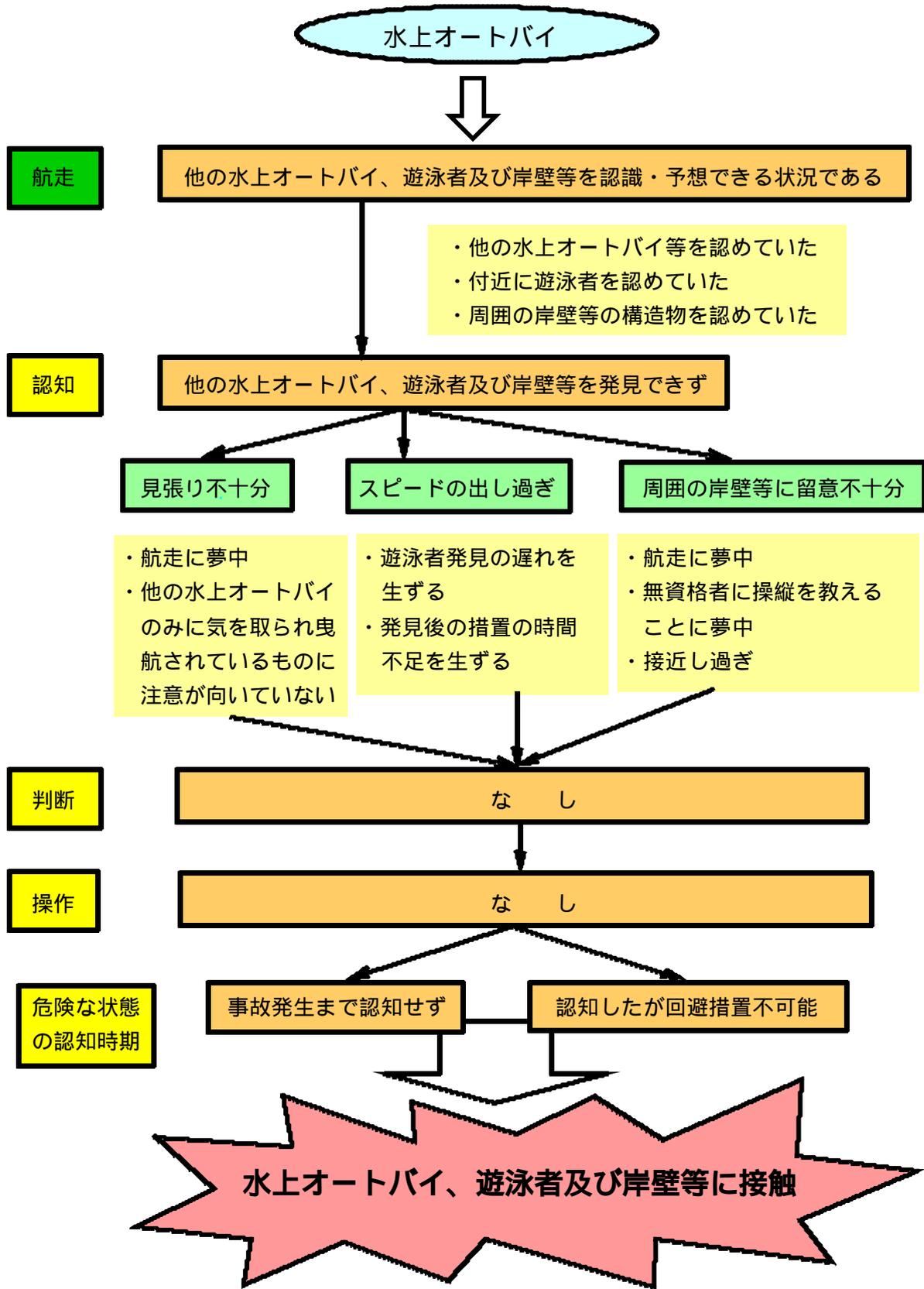
安全運航のための留意点

- ・ 曳航されているものや遊泳者に注意すること
- ・ 無資格者には操縦させないこと
- ・ 岸壁等をできるだけ離して航走すること
- ・ 水上オートバイに関連する海難・事故は、特に死傷を伴うことが多いこと

なお、

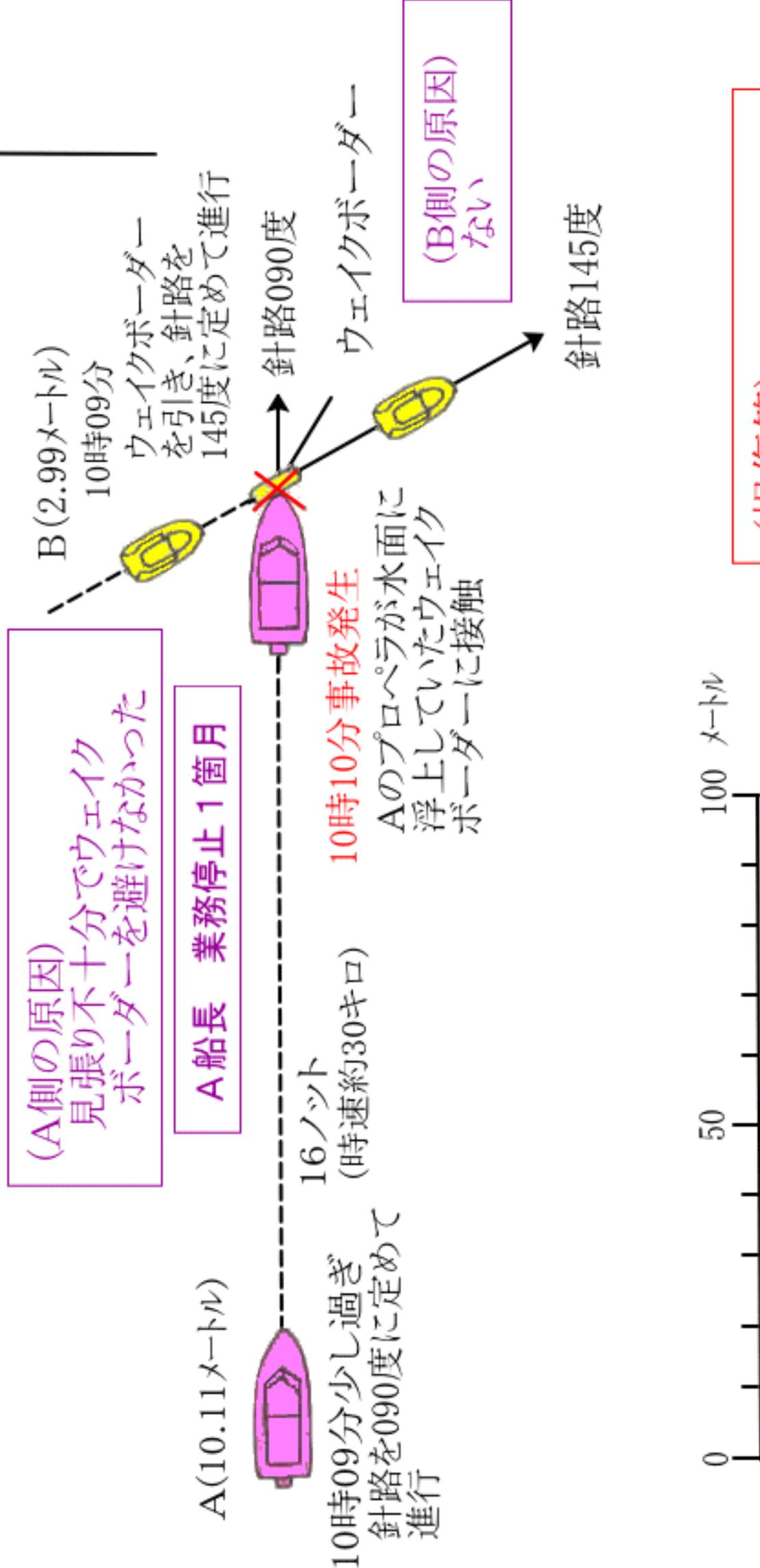
水上オートバイの特性として、高速力（時速100キロメートルで1秒間に約28メートル航走する）のとき、判断して操作する時間が短いこと、スロットルレバーを放すとすぐに停止する及び低速力では旋回が容易でないことが挙げられるので、注意する必要があります。

水上オートバイ海難発生メカニズム



モーターボートA 水上オートバイB被引ウエイクボーダー死亡事件

(平成8年8月17日10時10分琵琶湖において発生)



(損傷等)

A:ない

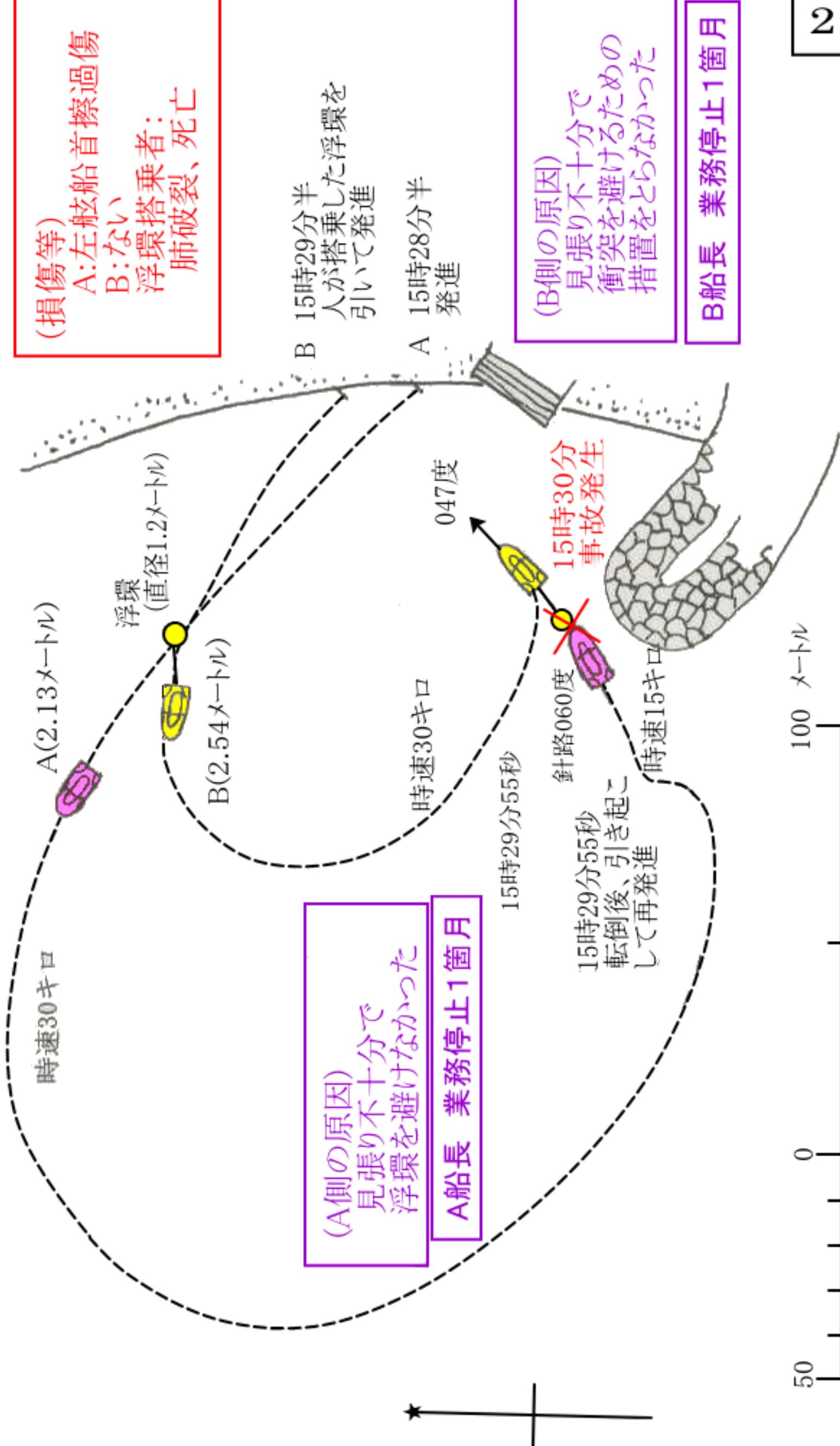
B:ない

ウエイクボーダー:
腹部切創・死亡

水上オートバイA

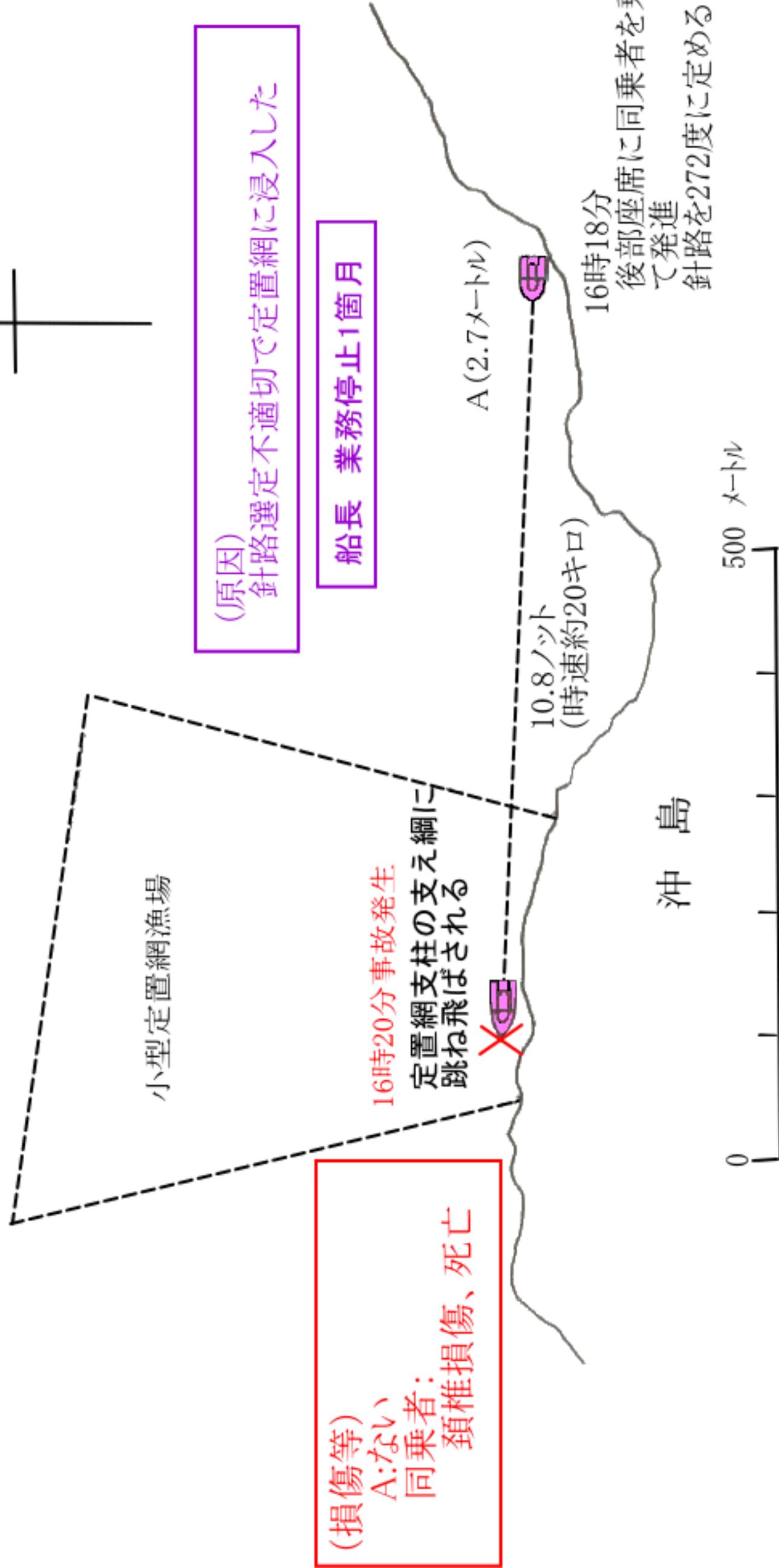
水上オートバイB被引浮環衝突事件

(平成10年8月29日15時30分大阪府貝塚市二色の浜海浜緑地沖において発生)



水上オートバイA同乗者死亡事件

(平成10年8月17日16時20分琵琶湖沖島において発生)



(損傷等)
A:ない
同乗者:
頸椎損傷、死亡

(原因)
針路選定不適切で定置網に浸入した

船長 業務停止1箇月

0 500メートル

水上オートバイA被引浮環遊泳者不祥事件

(平成10年8月13日18時05分大阪府貝塚市二色の浜において発生)

(原因)

見張り不十分で
遊泳者を避けなかった

船長 戒告

18時05分事故発生

18時05分事故発生
引いていた浮環が
遊泳者に衝突



遊泳者

大阪府貝塚市

二色の浜

針路354度

13.0ノット
(時速約24キロ)

A(2.45メートル)

18時04分半
人を乗せていた浮環
を引いて発進

(損傷等)

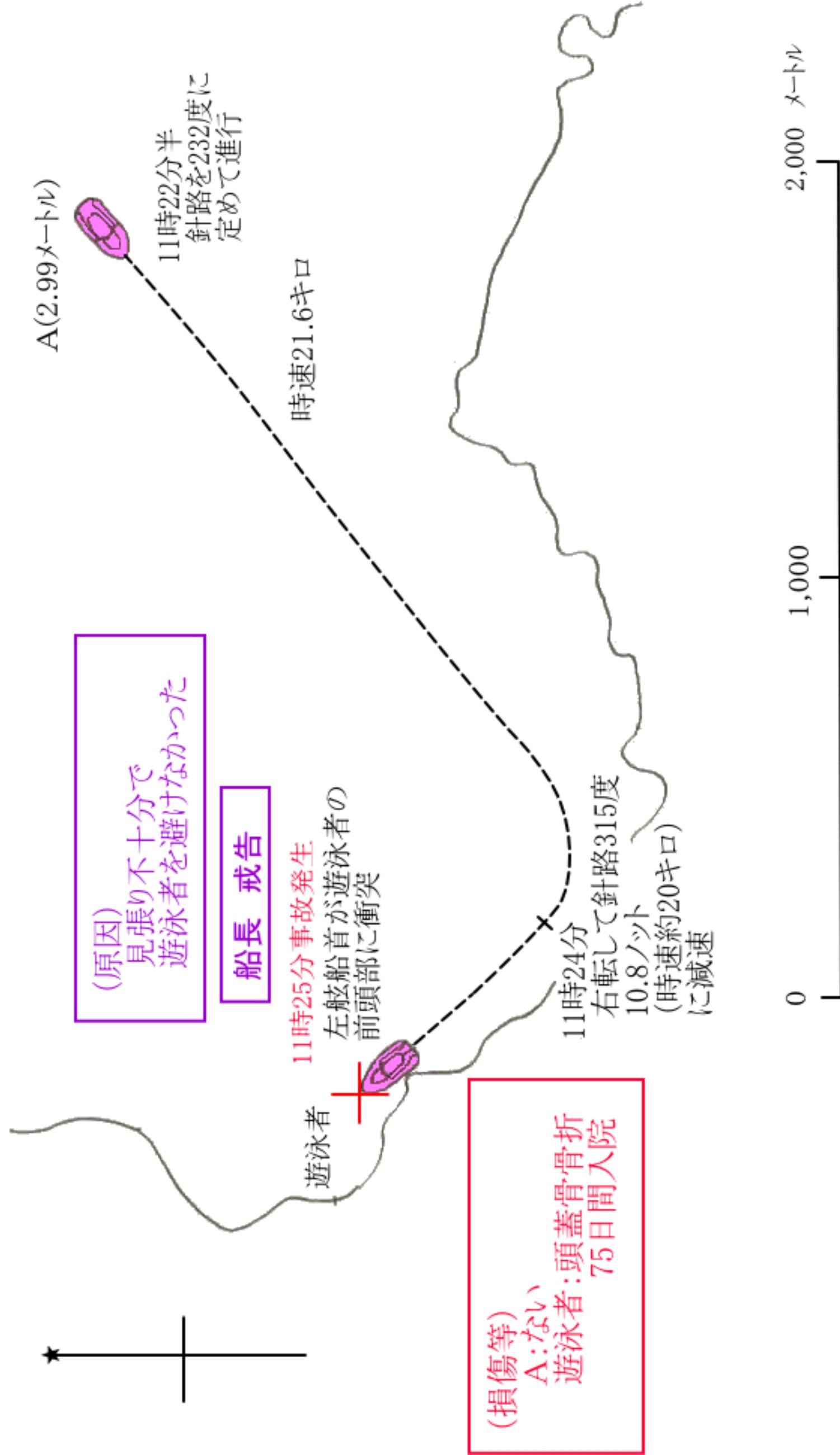
A:ない
遊泳者:頸椎捻挫

0

300 メートル

水上オートバイA遊泳者負傷事件

(平成10年8月27日11時25分福井県常神半島において発生)



水上オートバイA離岸堤衝突事件

(平成10年7月19日14時40分大阪府阪南市せんなん里海公園において発生)

14時40分わずか前
一度停止し、ハンドル
を沖側に向けて再発進
するとき、同乗者がハ
ンドルを戻して急発進

(原因)
船長が操縦しなかった
無資格者の操作不適切

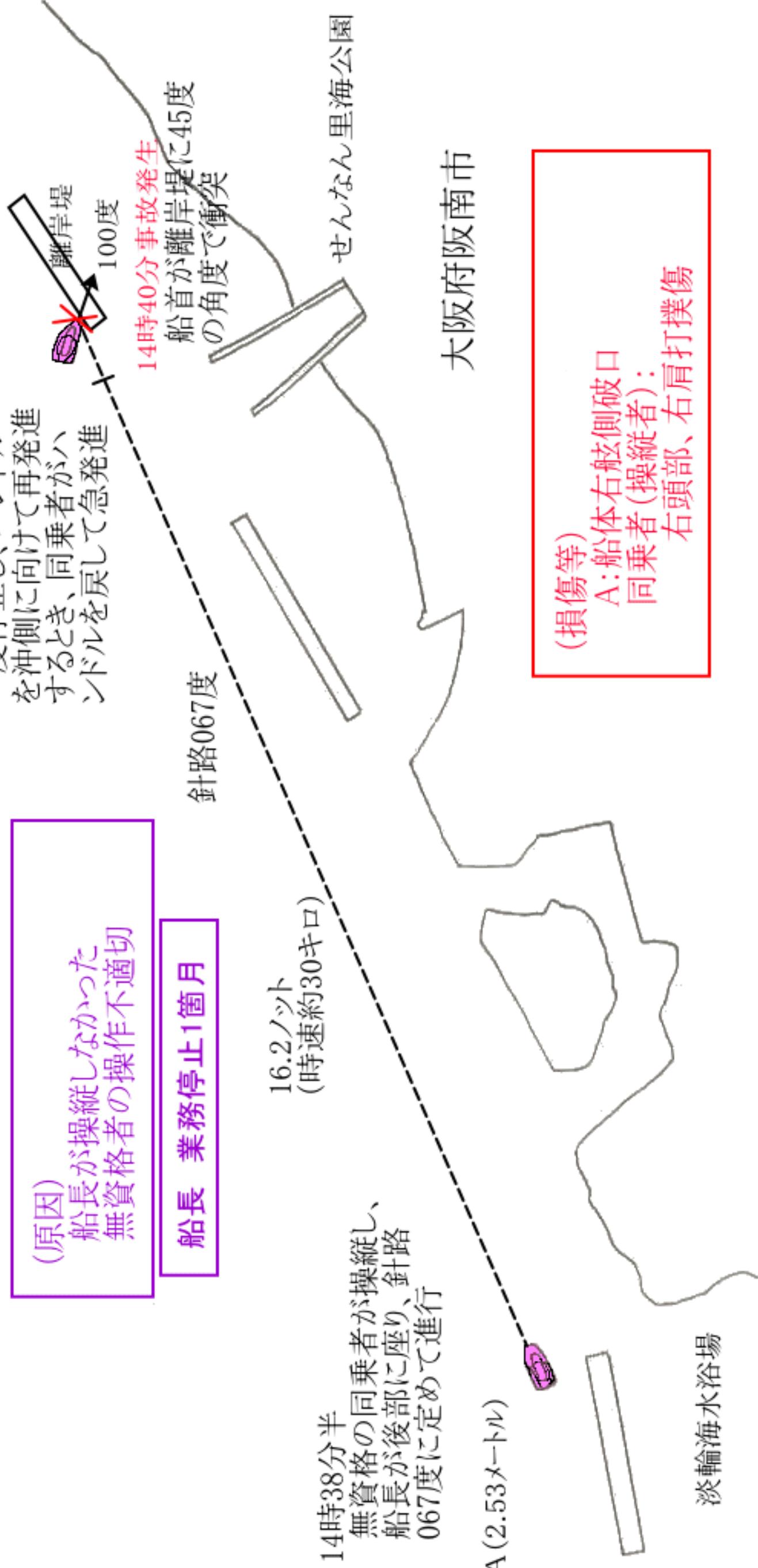
船長 業務停止1箇月

16.2ノット
(時速約30キロ)

14時38分半
無資格の同乗者が操縦し、
船長が後部に座り、針路
067度に定めて進行

A(2.53メートル)

(損傷等)
A: 船体右舷側破口
同乗者(操縦者):
右頭部、右肩打撲傷



水上オートバイ A 岸壁衝突事件

(平成12年7月29日15時42分
兵庫県芦屋市芦屋ヨットハーバーにおいて発生)

(損傷等)

A：左舷側前後部大破
船長：肋骨、鎖骨骨折
同乗者(操縦者)：脳挫傷、死亡

(原因)

操縦不適切
船長が操縦しなかった

船長 業務停止 1箇月

15時42分少し前
針路を164度とし、
24.5ノット(時速45キロ)に増速)
15時42分わずか前
スロットルレバーを放し、
ハンドルを右に切る

15時42分事故発生
左舷側が岸壁に衝突

15時40分半
無資格の同乗者が操縦し、
船長が後部に座り、針路
337度に定めて進行

兵庫県芦屋市

100 0 200メートル

水上オートバイ A 水上オートバイ B 衝突事件

(平成12年7月19日16時15分兵庫県明石市
林崎松枝海岸沖合において発生)

B (3.10メートル)
16時14分50秒

無資格の同乗者が操縦し、
船長が後ろに座り、Aに
続いて針路138度に定め
て発進

A (2.67メートル)
16時14分47秒

無資格の同乗者
が操縦し、船長
が後ろに座り、
針路138度に定
めて発進

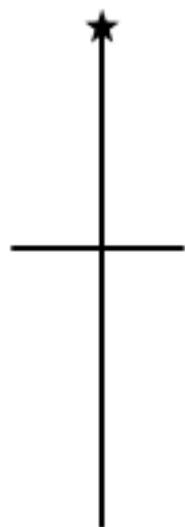
16時14分50秒
B 発進時、35
メートル先航

B
針路138度
22ノット
(時速約40キロ)

A
針路138度
27ノット
(時速50キロ)

(B側の原因)
船間距離を十分に
とらなかった

B 船長 戒告



16時14分59秒
同乗者が旋回するつもり
でハンドルを右一杯にと
って増速したとき、有資
格者が振り落とされ、以
後旋回を続ける

003度

138度

(A側の原因)
見張り不十分で
急旋回した

A 船長 戒告

16時15分事故発生

旋回中のAの左舷中央部に
Bの左舷船首部が衝突

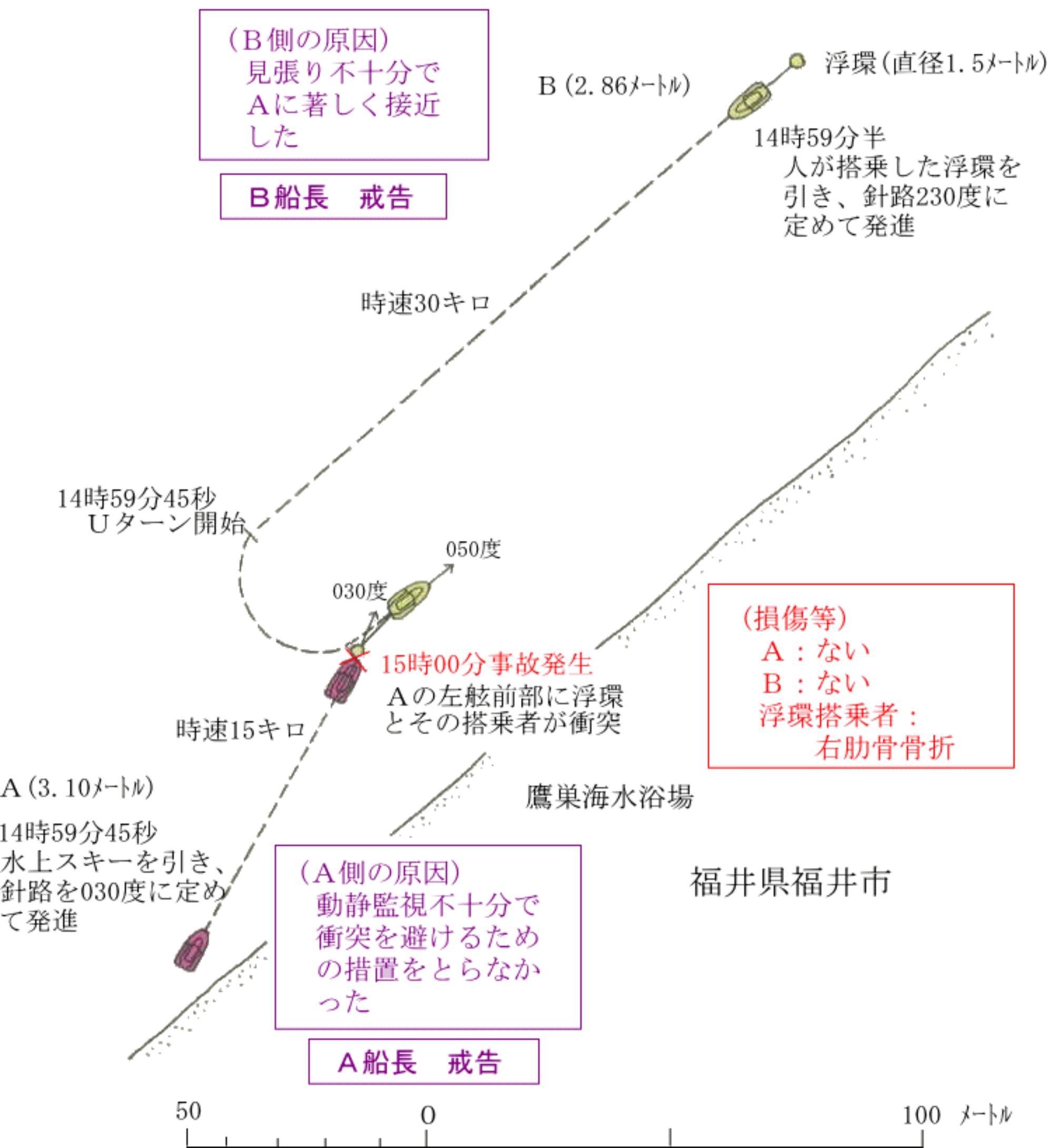
損傷等
A：左舷中央部亀裂
A船長：左腸骨骨折
B：左舷船首部防舷材擦過傷



水上オートバイ A

水上オートバイ B 被引浮環衝突事件

(平成13年6月3日15時00分福井県福井市鷹巣海水浴場沖において発生)



水上オートバイA防波堤衝突事件

(平成13年6月17日12時25分大阪府泉南郡岬町
淡輪海水浴場沖合において発生)

沖防波堤

12時25分わずか前
停止すべきところ、同乗者が
スロットルレバーを握り締め
増速

12時25分事故発生
船首部が防波堤に
衝突

(損傷等)
A：船首部亀裂
船長：打撲傷
同乗者(操縦者)：
打撲傷

12時25分少し前
前方を東行中のモーターボ
ートを避けるため左転

13.5ノット
(時速約25キロ)

防波堤

2.4ノット
(時速約4キロ)

12時23分少し過ぎ

無資格の同乗者が操縦し、
有資格者が後部に座り、
針路293度に定めて発進

A (2.84メートル)

防波堤

(原因)
無資格者の操縦不適切
船長が操縦しなかった

船長 戒告

水上オートバイ A 遊泳者負傷事件

(平成13年8月11日13時30分兵庫県淡路島
慶野松原海水浴場沖合において発生)

11

(原因)

遊泳者が、遊泳区域内で
遊泳しなかった

13時30分事故発生

Aの船底が、突然浮上
してきた遊泳者の頭部
に接触

5.4ノット
(時速約10キロ)

遊泳区域

慶野松原海水浴場

(損傷等)

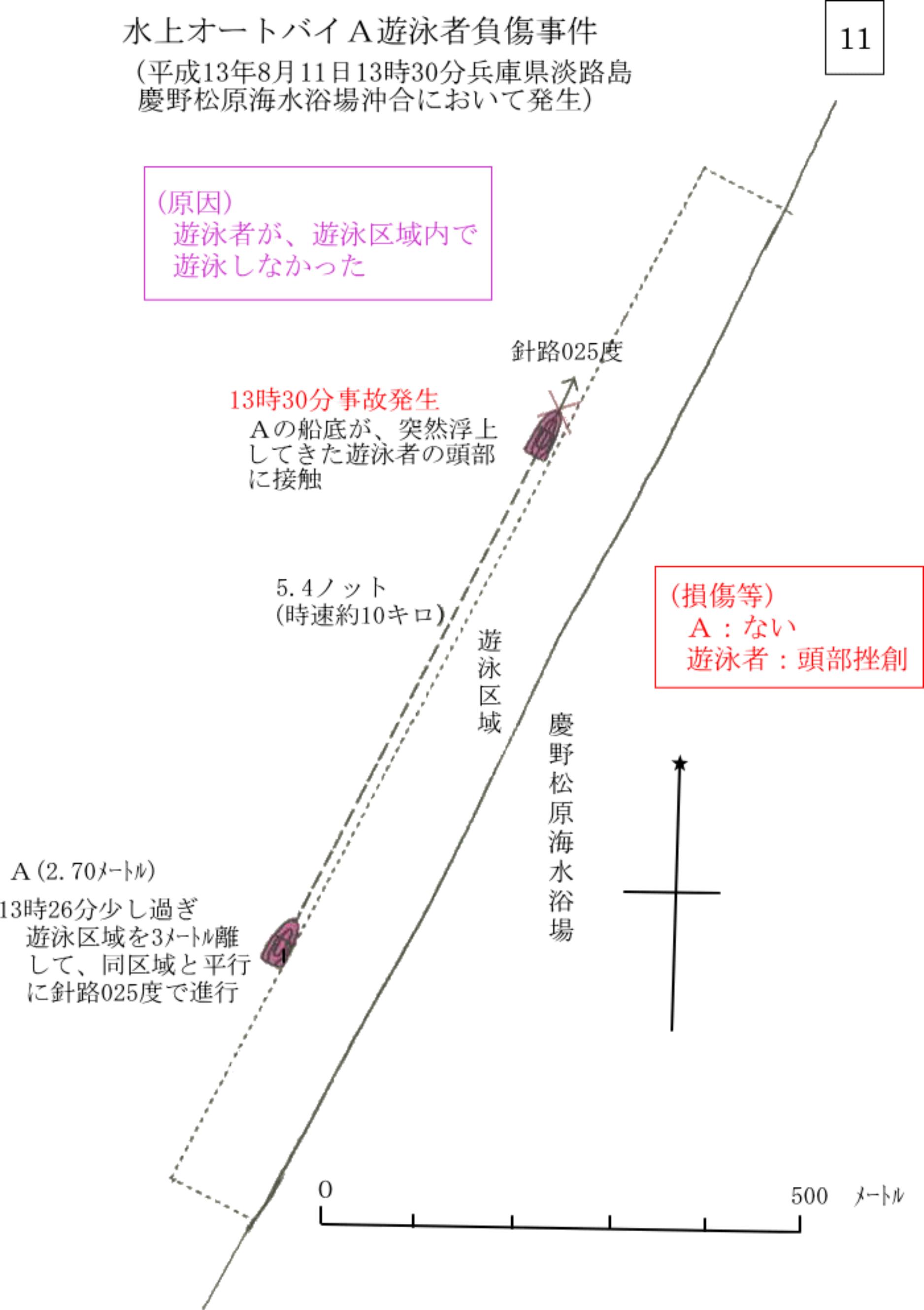
A：ない
遊泳者：頭部挫創

A (2.70メートル)

13時26分少し過ぎ
遊泳区域を3メートル離
して、同区域と平行
に針路025度で進行

0

500 メートル



水上オートバイ A 水上オートバイ B 衝突事件

A (2.45メートル)

12時29分半
同乗者1人を乗せ、
Bを左舷前方10度
10メートルに見る態勢
で、針路160度とし
て進行

B (2.45メートル)

12時29分半
同乗者1人を乗せ、
針路160度として
進行

(平成13年8月12日12時30分兵庫県赤穂港
北東方沖合)

(損傷等)

- A : 右舷船尾船底に擦過傷
- B : 左舷船首部に破口、後部座席損傷
- B 船長 : 骨折等
- B 同乗者 : 骨折等

時速30キロ

時速30キロ

(A、Bの原因)

直列状態の同航態勢
で航行時の船間距離
不十分

(A側の原因)

動静監視不十分

A 船長 戒告

(B側の原因)
動静監視不十分

B 船長 戒告

A
12時30分わずか前
ハンドルが右に切れた
状態で続航

B
12時30分わずか前
スロットルを離して
停止

12時30分事故発生
右転中のA船首
がB左舷船首部
に衝突

200度 160度

0 50 100 メートル