

## 船舶事故調査報告書

平成29年2月9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  | 被引浮体搭乗者負傷   |
| 発生日時  | 平成28年8月7日 15時00分ごろ  |
| 発生場所  | 山口県下関市吉母漁港北方沖<br>吉見港A防波堤灯台から真方位319° 2.2海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 05.7′ 東経130° 52.3′）   |
| 事故の概要   | 水上オートバイ 2015 V X R <sup>ヴァイエックスアール</sup> は、搭乗者5人が乗った浮体をえい航しながら遊走中、浮体が転覆し、搭乗者1人が負傷した。  |
| 事故調査の経過   | 平成28年8月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 水上オートバイ 2015VXR、0.2トン<br>291-43946福岡、個人所有<br>2.87m（Lr）×1.10m×0.67m、FRP<br>ガソリン機関、132.40kW、平成28年6月   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 26歳<br>特殊小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成23年6月30日<br>免許証交付日 平成28年1月29日<br>（平成33年6月29日まで有効）<br>搭乗者A 女性 22歳  |
| 死傷者等  | 重傷 1人（搭乗者A）   |
| 損傷  | なし  |
| 気象・海象   | 気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 4、視界 良好<br>海象：波高 約30cm   |
| 事故の経過   | 本船は、船長が1人で乗り組み、円形トーイングチューブと称する浮体（以下「本件浮体」という。）に搭乗者A及び他の搭乗者4人を乗せ、本件浮体に長さ約17mのえい航索を接続し、吉母漁港北方の海の家（以下「本件海の家」という。）のプライベートビーチ（以下「本件砂浜」という。）から出航して、約20km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で本件浮体をえい航しながら遊走していた。<br>船長は、平成28年8月7日15時00分ごろ、本件砂浜の約30 |

|               |  |
|---------------|--|
|               | <p>0m南西方において、左旋回した後、停止して後方を向いた際、本件浮体が転覆しており、搭乗者全員が落水していることを認めた。</p> <p>本船は、船長が、足の痛みを訴えていた搭乗者Aを本船の船尾部に乗せ、他の搭乗者は本件浮体に乗って、他の水上オートバイにえい航されてそれぞれ本件砂浜に戻った。</p> <p>搭乗者Aは、救急車で下関市の病院に搬送され、右大腿骨<sup>だいたい せんし</sup>転子部骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 搭乗者Aの搭乗位置、写真1 本件浮体 参照)</p>   |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、平成27年及び平成28年の7月～9月初旬の間の土曜日及び日曜日にアルバイトとして採用され、終日、本件海の家の海水浴客を乗せた本件浮体等を1回当たり約15分間水上オートバイでえい航する業務に当たっていた。</p> <p>搭乗者A等は、本件浮体に搭乗する前に、本件海の家の陸上従業員の指示で救命胴衣を着用していたが、本件浮体に搭乗中のグリップの使い方については、注意は受けていなかった。</p> <p>船長は、搭乗者A等が本件浮体に搭乗したことを確認し、遊走中の身体保持の要領を説明した後、沖に向けて約10km/hの速力でえい航を開始し、本件砂浜の約110m西方沖に達した所で一旦停止し、搭乗者の様子を確認した。</p> <p>船長は、一旦停止したとき、本件浮体の搭乗者からのえい航速力をもう少し上げてほしいという要望に応じて約20km/hの速力とした。</p> <p>本件浮体の搭乗者は、全員が立っていたが、蛇行運転が始まった後は、グリップを握って中腰で、外側の浮体に腰を掛けるような姿勢であった。</p> <p>船長は、ふだんから、搭乗者にスリルを楽しんでもらおうと本件浮体が本船の蛇行運転により生じる航走波を乗り越えるよう操船していた。</p> <p>船長は、えい航中の本件浮体の転覆を約10～20回経験しており、自身も本件浮体に5回搭乗し、転覆した経験があった。</p> <p>船長は、本件浮体をえい航しながら旋回中に本船を停止すれば、本件浮体が急停止し、慣性力により搭乗者の重心が外側に移動して本件浮体が転覆することを知っていた。</p> <p>本件海の家の経営者によれば、本件浮体は平成28年に購入したもので、他の被引浮体を含め取扱説明書は備えていなかった。</p> <p>船長は、本件浮体に表示された注意書を読んでいなかった。</p> <p>搭乗者Aは、転覆時に他の搭乗者の頭部と自身の右足が当たったことで骨折したと思った。</p> <p>本件浮体には、以下の英文注意書（一部抜粋）が表示されていた。</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p><b>WARNING</b></p> <p><i>Watersports involve risks of severe injury or death. Follow all instructions, safety information below and in owner's manual. To reduce risks:</i></p> <p><b>DRIVER IS RESPONSIBLE FOR SAFETY. TUBE CANNOT BE CONTROLLED BY RIDER!</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ Always have a person other than the driver as an observer to watch the rider.</li> <li>・ Never make fast or sharp turns which may cause the tube to flip over.</li> </ul> <p>(仮訳)</p> <p>ウォータースポーツは、重傷又は死の危険性を含む危険性を低減させるため、以下の取扱説明、安全情報及び所有者マニュアルに従うこと。</p> <p>操縦者は安全に対して責任がある。</p> <p>浮体は搭乗者によって制御することができない！</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 常に搭乗者を監視する目的で、操縦者以外の者を乗せること。</li> <li>・ 浮体の転覆原因となる安全速度を超えた速度や急旋回を決して行ってはならない。</li> </ul> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>あり<br/>なし<br/>不明</p> <p>本船は、吉母漁港北方沖において、長さ約17mのえい航索を用いて本件浮体を約20km/hの速力でえい航中、船長が、左旋回して停止して本件浮体を転覆させたことから、搭乗者同士が落水する際に接触して搭乗者Aが負傷したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>原因</b></p>  | <p>本事故は、本船が、吉母漁港北方沖において、長さ約17mのえい航索を用いて本件浮体を約20km/hの速力でえい航中、船長が、左旋回して停止して本件浮体を転覆させたため、搭乗者同士が落水する際に接触したことにより発生したものと考えられる。</p>   |
| <p><b>参考</b></p>  | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 搭乗者を乗せて被引浮体をえい航する事業者は、搭乗者の安全を確保するよう業務規程等を定め、船長に対してこれを遵守するよう求めることが望ましい。</li> <li>・ 船長は、被引浮体の取扱説明書を確認し、定められたえい航法を守ること。</li> <li>・ 立った姿勢で搭乗する被引浮体は、搭乗者の重心移動によって転覆しやすいことに注意すること。</li> </ul>  |

付図1 事故発生場所概略図



付図2 搭乗者Aの搭乗位置

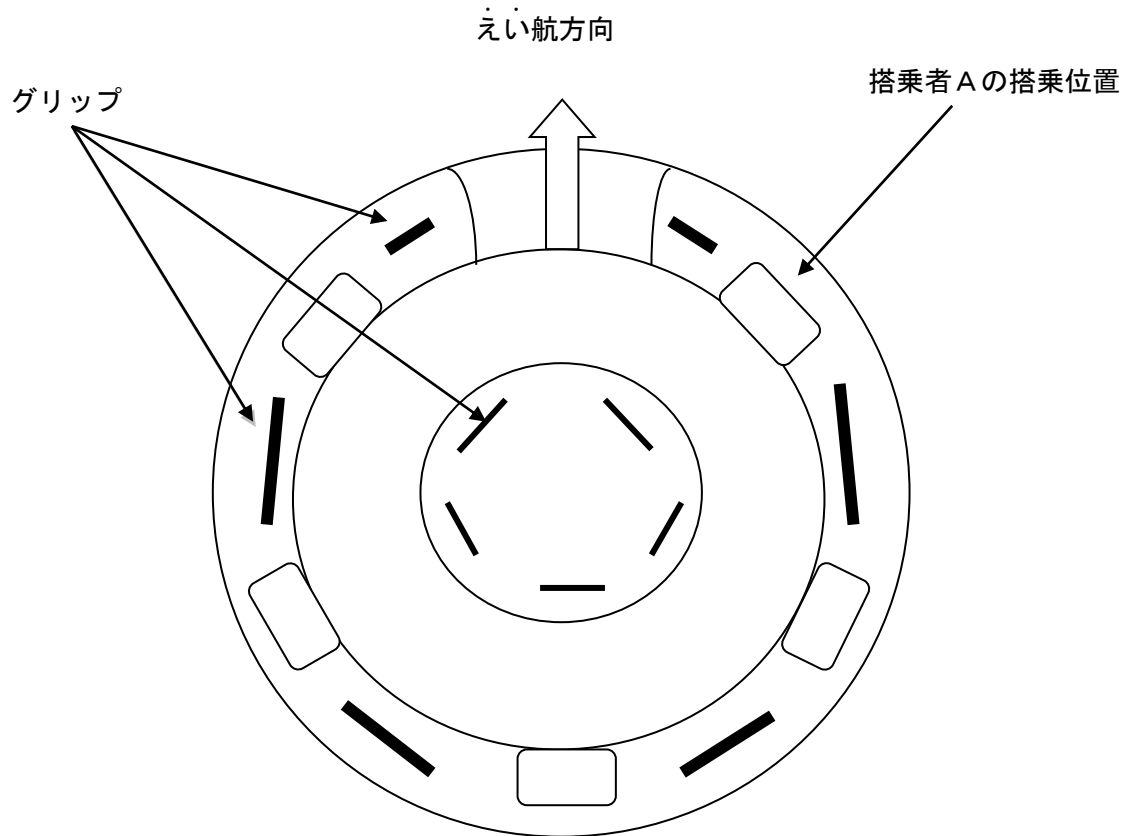


写真1 本件浮体

