

## 船舶事故調査報告書

平成31年4月24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	同乗者負傷
発生日時	平成30年8月5日 14時30分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北第5区 泉北大津東防波堤灯台から真方位151° 1,580m付近 （概位 北緯34° 30.7′ 東経135° 23.7′）
事故の概要	水上オートバイ <sup>カンナ</sup> KANNAⅢは、増速した際、同乗者2人が落水し、1人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年12月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 KANNAⅢ、0.1トン 250-53550大阪、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、180kW、平成20年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年3月25日 免許証交付日 平成26年3月6日 （平成31年3月24日まで有効） 同乗者A 女性 28歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、座席に船首方から、船長、同乗者のうち1人（以下「同乗者B」という。）、同乗者Aの順に座り、阪神港堺泉北第5区にあるマリーナの係留場所（以下「本件係留場所」という。）を発進し、本件係留場所北西方沖1.7海里付近まで遊走した。（写真1参照）



写真1 本船

同乗者Bは、遊走時、船長の救命胴衣の脇腹付近にあったストラップをつかみ、また、同乗者Aも、同乗者Bの前に座っていた船長の救命胴衣の脇腹付近にあったストラップをつかんでいた。

本船は、遊走を終えて本件係留場所に向けて帰航を開始し、マリーナの入口へ向けて南東進した後、減速しながらマリーナの入口で右転して本件係留場所へ向けて西進した。

同乗者Aは、本船が前進惰力でマリーナの棧橋に近づいたので遊走が終わったと思い、船長の救命胴衣の脇腹付近にあったストラップから両手を離れた。

船長は、本件係留場所付近の手前で左転することとしたが、3人が乗っていたので本船が不安定な状態になっており、このままの速力で左転すると船体が右舷側に傾斜して同乗者2人が落水すると思い、船体を安定させる目的で直進しながら増速したのち左転することとした。

船長は、高速にするつもりがなかったので、増速する旨の声をかけなくても同乗者2人が落水することはないと思い、声をかけず、また、同乗者2人が落水防止の体勢をとったことを確認せずに約20 km/hの速力（対地速力、以下同じ。）まで増速したところ、平成30年8月5日14時30分ごろ、同乗者A及び同乗者Bが船尾方に落水した。

同乗者Aは痛みを訴えて海面に浮かんでいたもので、付近にいた友人によって本船の船尾デッキに引き上げられ、また、同乗者Bは自力で本船に上がった。

同乗者Aは、下半身から出血していたので救急車により病院に搬送され、直腸穿孔<sup>せんこう</sup>及び外傷性肛門括約筋損傷と診断された。

同乗者Bに負傷はなかった。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

船長は、約30年前から水上オートバイを操縦しており、同乗者を乗せた経験も豊富であった。本船は自身が購入した6隻目の水上オー

トバイであり、約10年前に新艇で購入し、約50回操縦していた。

同乗者Aは、本事故当日12時ごろからアルコール度数約5%の350mlの缶ビールを1本半飲んでいました。

同乗者Bは、本事故当日11時ごろからアルコール度数約5%の350mlの缶ビール2本及びアルコール度数約7%の350mlの缶入りハイボール2本を飲んでいました。

同乗者A及び同乗者Bは、救命胴衣及び上下セパレートタイプの水着を着用していたが、ウェットスーツボトム等の噴流から体を保護できる衣服（以下「ウェットスーツボトム等」という。）は着用していなかった。

本事故後、同乗者Aの下半身の水着に破損箇所はなかった。

船長、同乗者A及び同乗者Bは、固型式救命胴衣を着用していた。

本船の取扱説明書には、警告事項（取扱いを誤った場合、死亡または重大な傷害に至る可能性が想定される場合を示すもの）として以下の記載があったが、船長は過去に5隻の水上オートバイを購入していたので改めては読んでおらず、また、取扱説明書を紛失していた。

#### 警告

落水時の衝撃による水圧やジェットノズルの近くで強い水圧を受けた場合、体腔内に水が入り負傷するおそれがあります。通常の水着では身体を十分に保護できません。身体を保護できるウェットスーツパンツ等を必ず着用してください。

取扱説明書には、同様の内容が記載された警告ラベルの貼付位置として本船の後部座席下方が図示されているが、本船には同警告ラベルが貼付されておらず、船長は剥がれた時期を覚えていなかった。（写真2参照）



写真2 ジェットノズル及び警告ラベルの貼付位置

船長は、落水した同乗者が水上オートバイの噴流により内臓を負傷した事例があることを報道で知っていたが、ウェットスーツボトム等

	の着用が推奨されていることは知らなかった。
<b>分析</b> 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	あり なし なし 本船は、本件係留場所付近において、前進惰力で航行中、船長が、約20km/hの速力まで増速したことから、水着及び救命胴衣を着用した同乗者A及び同乗者Bが船尾方に落水し、同乗者Aが船尾部のジェットノズルから放出されていた噴流を下半身開口部に受けて負傷したものと考えられる。 船長は、高速にするつもりがなかったため、増速する旨の声をかけなくても同乗者2人が落水することはないと思ひ、増速したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、本件係留場所付近において、前進惰力で航行中、船長が、約20km/hの速力まで増速したため、水着及び救命胴衣を着用した同乗者A及び同乗者Bが船尾方に落水し、同乗者Aが船尾部のジェットノズルから放出されていた噴流を下半身開口部に受けたことにより発生したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・水上オートバイから落水すると、噴流により下半身開口部及び内臓に重傷を負う可能性があるため、船長は、発進や増速の前に同乗者に声をかけるとともに、同乗者が落水防止の体勢をとったことを確認すること。</li> <li>・船長は、同乗者に対しウェットスーツボトム等の着用を推奨すること。</li> <li>・船長は、必ず取扱説明書を読むこと。特に警告事項は死傷事故に至る可能性があるため十分に理解すること。また、取扱説明書を紛失することのないよう適切に保管すること。</li> <li>・船舶所有者は、船体の警告ラベルが剥がれた場合、新たな警告ラベルを入手して貼付すること。</li> <li>・水上オートバイに同乗する場合は飲酒しないことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

