

本報告書は、[令和3年8月26日に公表した報告書](#)を、[令和3年10月28日に公表した正誤表](#)より訂正したものです。

船舶事故調査報告書

令和3年8月4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

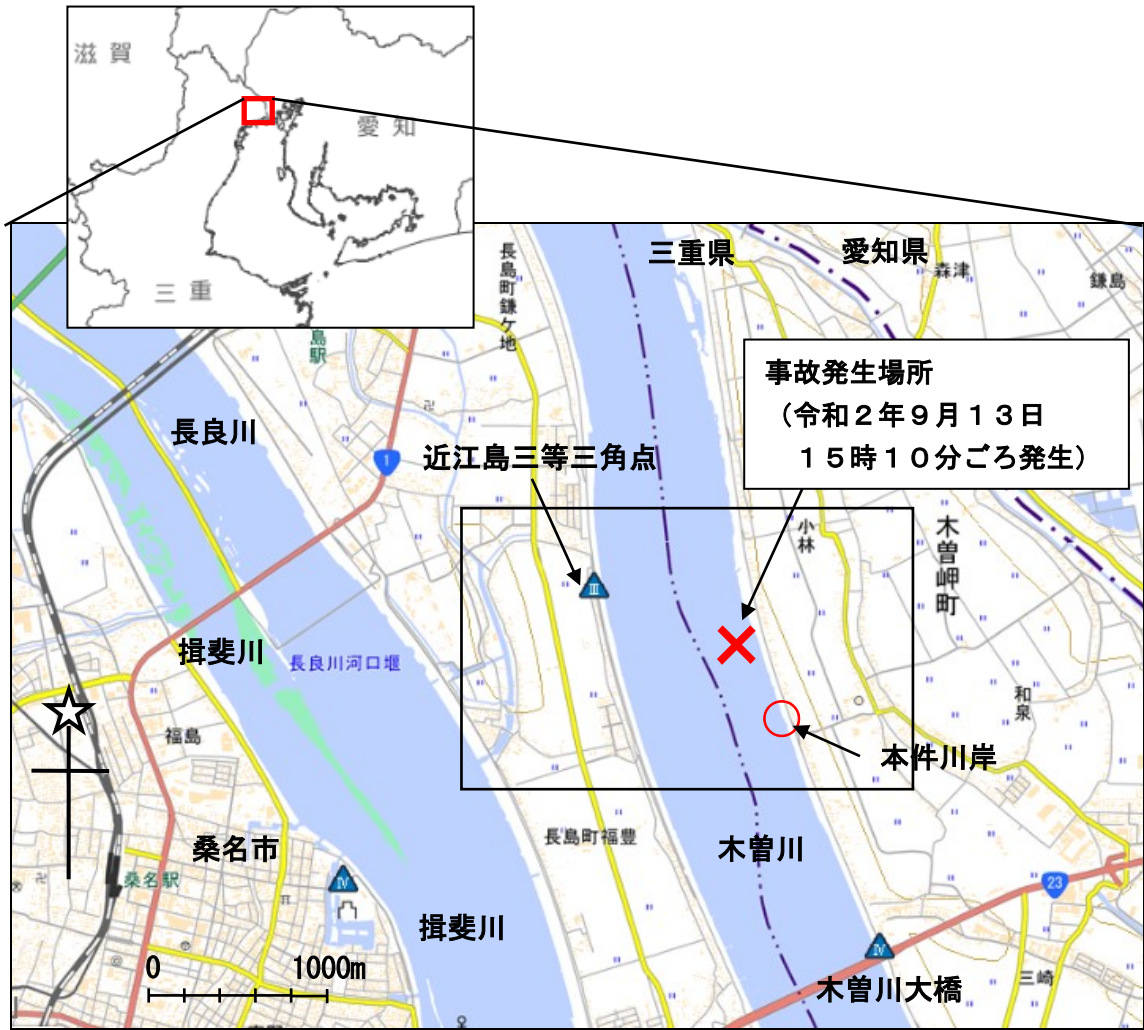
委員 岡本 満喜子

事故種類	同乗者負傷
発生日時	令和2年9月13日 15時10分ごろ
発生場所	三重県木曾岬町の木曾川 木曾川大橋の上流1,800m付近 近江島三等三角点から真方位110°900m付近 (概位 北緯35°04.7' 東経136°43.4')
事故の概要	水上オートバイ ^{ディーゼル} ・ ^{エンジン} ・ ^{ボックス} 箱屋は、遊走中、同乗者が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和2年9月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 D・H・U・D箱屋、5トン未満（長さ2.70m） 240-44852愛知、個人所有 2.70m (Lr) × 1.11m × 0.46m、FRP ガソリン機関、78.00kW、平成30年10月
乗組員等に関する情報	船長 49歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年8月2日 免許証交付日 平成28年6月6日 (令和3年8月1日まで有効) 同乗者 23歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
気象・水象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 水象：川面 平穏
事故の経過	本船は、船長が前部シートに乗り、同乗者を後部シートに乗せ、令和2年9月13日14時50分ごろ、‘木曾川大橋の上流1,300m付近の木曾川左岸’（以下「本件川岸」という。）を発し、木曾川内で遊走していた。 本船は、15時10分ごろ、本件川岸の上流500m付近におい

	<p>て、約15ノット（kn）の速力（対水速力、以下同じ。）で上流に向かって直進した後、左に急旋回した際、同乗者が落水した。</p> <p>落水した直後に下半身開口部に違和感を覚えた同乗者は、本船が近づいてくるまでの間に、川面に浮かんだ状態で自らの手で下半身開口部を触って確認したところ、裂傷を負っていることに気付いた。</p> <p>船長は、落水した同乗者を本船に収容する際、同乗者が負傷していることを知り、遊走をとりやめて本件川岸に戻り、携帯電話により119番通報した。</p> <p>同乗者は、川岸に到着した救急車により医療センターに搬送され、下半身開口部の裂傷と診断され、20針の縫合処置を受けた。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生時の推定航跡、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長と同乗者は、当日までお互いに面識はなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、約30名の仲間とともに、10時ごろから3台の水上オートバイとこれに引かれるボートを使用して交代で遊興していた。</p> <p>同乗者は、本事故にあった時が初めての水上オートバイ乗船であった。</p> <p>船長は、同乗者が当日既に他の水上オートバイに乗船して経験しているものと思い込み、また他のメンバーが水上オートバイに同乗している様子を見ていたので、乗船の要領等について理解できていると思い、旋回時のバランスの取り方等については特に触れず、後部座席のシートバンドを両手でつかむように指示していた。</p> <p>船長は、同乗者を楽しませようとして急旋回をした。</p> <p>同乗者は、遊走中は船長の指示どおり後部座席のシートバンドを両手でつかんでいたが、急旋回の際に体を支えることができなくなり、落水した。</p> <p>同乗者は、本船の取扱説明書で推奨しているウェットスーツボトム等ではなく、水着と、長袖のラッシュガード及び腰から足首までの薄手のパンツを着用していた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用し、飲酒はしていなかった。</p> <p>同乗者は、後日、過去の水上オートバイでの事故事例を調べているうちに、落水者が「ウォータージェット推進装置の噴流」（以下「噴流」という。）を受けて負傷した事例があることを知り、落水時に本船に接触した記憶がないこと、及び落水直後に噴流を下半身に受けた記憶があったので、噴流を受けたことにより負傷したのかもしれないと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・水象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、木曾川において遊走中、船長が速力約15knで急旋回させたことから、同乗者が遠心力に耐えられずに落水し、本船船尾からの噴流を下半身に受けて負傷したものと推定される。</p> <p>船長は、本事故当日初めて水上オートバイに乗船した同乗者を楽しませようとして、急旋回したものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者が当日別の水上オートバイに既に乗船しているものと思い込み、両手でつかむ場所のみを説明し、乗船中のバランスの取り方等については説明していなかったものと考えられる。</p> <p>同乗者は、本事故時が初めての水上オートバイ乗船であり、旋回時等のバランスの取り方や体の支え方に慣れていなかったことから、急旋回時の遠心力に耐えられず落水したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、本船の取扱説明書で推奨しているウェットスーツボトム等ではなく、水着と薄手のラッシュガード及びパンツを着用していたことから、本船の噴流を受けた際、噴流から身体を保護できず負傷したものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、木曾川において遊走中、船長が本船を速力約15knで急旋回させたため、同乗者が遠心力に耐えられず落水し、本船船尾からの噴流を下半身に受けたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、事前に同乗者に乗船時の注意事項を説明するとともに、同乗者がバランスを崩して落水しないよう、同乗者の経験に応じて速力や旋回の緩急を調整する等、安全を考慮した操船に心がけること。 ・水上オートバイ乗船者は落水時に噴流から身を守る目的で、本船の取扱説明書で推奨しているウェットスーツボトム等の保護衣を着用することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生時の推定航跡



写真1 本船

