

船舶事故調査報告書

令和4年12月7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4年7月10日 13時10分ごろ
発生場所	愛媛県松山市北条港北方沖 北条港鹿島神洗防波堤灯台から真方位047°520m付近 (概位 北緯33°58.8′ 東経132°46.2′)
事故の概要	水上オートバイ ^{フイエックスアール} VXR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4年7月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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×A×D、船質 機関、出力、進水等	水上オートバイ VXR、0.2トン 281-43742愛媛、個人所有 2.87m(Lr)×1.10m×0.67m、FRP ガソリン機関、132.4kW、平成29年7月
乗組員等に関する情報	船長 39歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年7月10日 免許証交付日 令和3年8月10日 (令和9年7月9日まで有効) 同乗者A 49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 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	船長は、約20人の知人と共にレクリエーションの目的で、北条港北方の砂浜に集まり、水上オートバイの遊走をしたり、ウェイクボードの遊走をしたりしていた。 本船は、船長が1人で乗り組み、令和4年7月10日13時00分ごろ、同乗者（以下「同乗者B」という。）にウェイクボードの遊走をさせる目的で、後方の見張り役として同乗者Aを後部座席に乗せ、北条港北方の砂浜を発進し、同浜沖（以下「本件海域」という。）で、同ボードに乗った同乗者Bをけん引して遊走した。

	<p>船長は、同乗者Bが遊走を終えたところで、同乗者Bを本船に引き揚げて船長と船尾側に乗った同乗者Aとの間の座席に乗せた後、いつもどおり「行くよー」と合図をしたので、同乗者Aは身体を保持しているものと思い、本船を発進させた。</p> <p>同乗者Aは、先端に遊走者が掴むハンドルが取り付けられ、末端を本船の船尾に繫止されていたウェイクボードけん引用のロープ（以下「本件ロープ」という。）を回収して足下に収納中、本船後部のグリップハンドルを掴んで身体を保持する前に、13時10分ごろ、本船が発進して後方に落水した際に本件ロープが左手母指に絡んで負傷した。</p> <p>本船は、船長が落水した同乗者Aから指を負傷したことを聞き、同乗者Bを発進場所に降ろした後、直ちに引き返して、同乗者Aを本船に引き揚げて発進場所に戻った。</p> <p>同乗者Aは、13時15分ごろ船長の知人が要請した救急車で松山市内の病院に搬送され、左母指切断と診断され、8日間入院した。（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本船、写真3 本件ロープ、写真4 本件ロープのハンドル 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、上半身にラッシュガード*1及び固型式救命胴衣を、下半身にウェットスーツボトムを着用し、サンダルを履いていた。</p> <p>同乗者Aは、上半身に長袖のラッシュガード及び固型式救命胴衣を、下半身には遊泳用パンツを着用し、裸足だった。</p> <p>同乗者Aは、これまでに船長が操船する水上オートバイに、ウェイクボードの牽引をしてもらったことや、後席で見張り役として乗船したことが何度もあった。</p> <p>同乗者Aは、本船の発進時は、いつもであれば本船の後部のグリップハンドルを掴んで身体を保持していたが、本事故時は同ハンドルを掴む前に本船が発進して、後方に落水したと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Aは、いつもであれば航行時は、本件ロープを足下に置いていたが、まだ本件ロープを回収中で、足下に置く前の左手で掴んだ状態で本船が発進したので、落水した際に緊張した本件ロープが左母指に絡んで負傷したのだと本事故後に思った。</p> <p>船長は、水上オートバイの操縦経験が4年以上あり、これまでに何度も本件海域付近を航行したことがあり、また、同乗者Aを後部座席に搭乗させたことも何度もあり、いつもどおり発進の合図をしたので、同乗者Aは身体を保持しているものと思っていた。</p> <p>船長は、同乗者Bからゆっくり行ってほしいと言われ、いつもよりゆっくりとアクセルを握ったので、同乗者Aが落水するとは思っていなかった。</p>

*1ラッシュガード：日焼けや皮膚の損傷を防ぐために、主に屋外の水場で用いられる衣料

	<p>船長は、いつもであれば航行中は、本件ロープは足下に束ねて置いて船長や同乗者が足で踏みつけて航行していたので、本事故時も足下に置いてあるものと思っていたが、本船を発進させる前に、同乗者の身体の保持状況や本件ロープの収納状況について、確認していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本件ロープは、合成繊維製で、直径は約7mm、長さは約16mあった。</p>
分析 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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、本件海域において、同乗者Aが、船尾側の座席に乗り、本件ロープを回収して左手で掴んで足下に収納中で、身体の保持を十分に行っていない状態で、船長が本船を発進させたことから、同乗者Aが後方に落水した際、緊張した本件ロープが左母指に絡んで負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでに同乗者Aを後部座席に搭乗させたことが何度かあり、いつもどおり発進の合図もしており、同乗者Aが身体を保持しているものと思い、本船を発進させたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が本件海域において、同乗者Aが、船尾側の座席に乗り、本件ロープを回収して左手で掴んで足下に収納中で、身体の保持を十分に行っていない状態で、船長が本船を発進させたため、同乗者Aが後方に落水した際、緊張した本件ロープが左母指に絡んだことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、同乗者を乗せて水上オートバイを発進させる際は、落水やロープの巻き込みによる負傷事故防止のために、同乗者の身体の保持状況や本件ロープの収納状況等について確認してから発進させること。

付図1 事故発生場所概略図

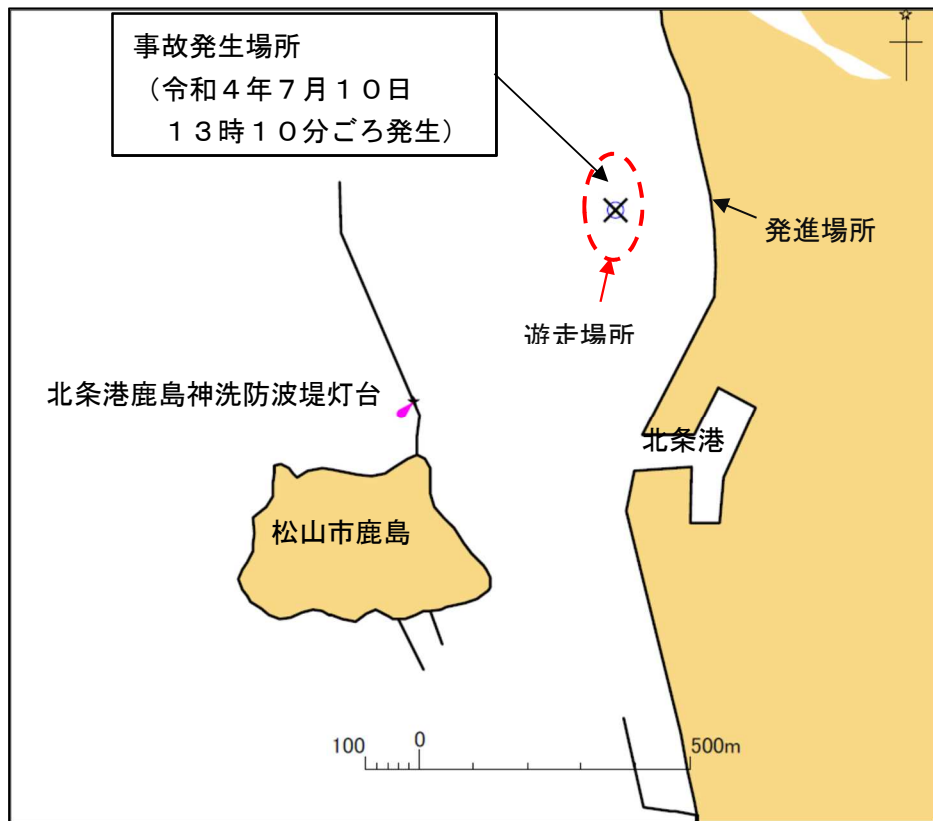


写真1 本船



グリップハンドル

写真2 本船



写真3 本件ロープ



写真4 本件ロープのハンドル

