

## 船舶事故調査報告書

令和5年1月11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	観客等負傷
発生日時	令和4年4月23日 13時04分ごろ
発生場所	愛知県蒲 <sup>がまごおり</sup> 郡市所在のテーマパーク 三河港海陽ヨットハーバー西防波堤灯台から真方位033°650m付近 (概位 北緯34°48.5′ 東経137°16.2′)
事故の概要	水上オートバイ <sup>ジーティアイ</sup> GTI130は、水上ショーにおいて航走中、プールサイドに乗り揚げて観客に接触し、観客2人が負傷した。 GTI130は、船長が負傷し、船首部船底に破損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月27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 GTI130、0.2トン 240-70223愛知、株式会社ラゲーナテンボス（A社） 2.87m (Lr) × 1.19m × 0.64m、高分子ポリプロピレン ガソリン機関、101kW、令和3年12月
乗組員等に関する情報	船長 23歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和4年2月10日 免許証交付日 令和4年2月10日 (令和9年2月9日まで有効)
死傷者等	軽傷 3人（観客2人及び船長）
損傷	本船 船首部船底に破損、船首～中央部船底に亀裂 プール設備 照明用支柱に折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 水象：プール水面 平穏、水深 約110cm
事故の経過	本船は、蒲郡市所在のテーマパーク内屋外プールを会場とした水上ショー（以下「本件ショー」という。）に使用されており、本件ショーの出演者である船長が1人で乗り組み、令和4年4月23日13時00分ごろ本件ショーが始まり、13時02分ごろプール南端

に設置されたボートハウスから出航した。(写真\*1 参照)



写真1 事故の経過①

会場のプールは、南北方向に約70m、東西方向に約50mの概ね半円状となっており、中央に本件ショーに使用する仮設ステージが設営され、プールサイドの北東～東側に観覧席が設けられていた。

本船は、プールの東側を南北方向に航走して旋回や方向転換を繰り返し、船長が、会場に流れる曲や演出として仮設ステージに設置された火炎装置からの炎の吹き出し等に合わせて、登場人物を演じながら航走した。(写真2 参照)



写真2 事故の経過②

本船は、プール南側から北進して仮設ステージの北東側で右転した後、船長が機関の回転数を上げ、操縦ハンドルを左一杯に切って左方への急旋回を始めた。(写真3 参照)



写真3 事故の経過③

本船は、左方への急旋回を続け、本船の船首が東方に向いたとき、演出の炎が上がった。(写真4 参照)

\*1 写真1～6は、本件ショーの運営業務を行う会社の担当者が撮影した動画の静止画像である。



写真4 事故の経過④

船長は、演じている登場人物が炎を操っているように見せようと、操縦ハンドルから左手を離して左腕を上げたところ、左に切っていた操縦ハンドルが中央に戻り、本船が正船首方向に進行したことで上半身が後方に振られ、その勢いで、右手で握っていたスロットルレバーを更に深く握ってしまった。(写真5参照)

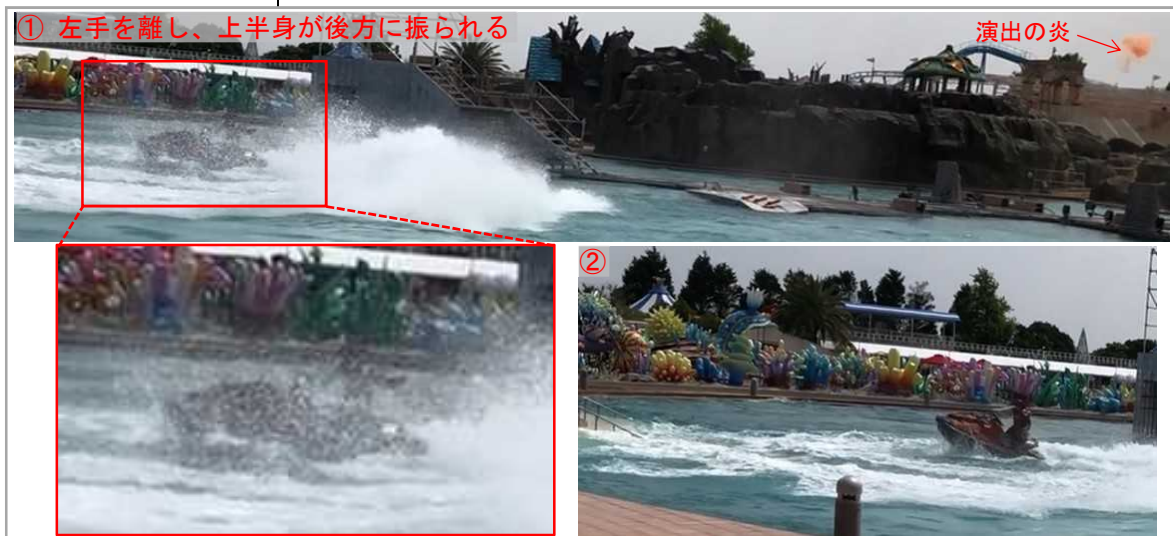


写真5 事故の経過⑤

本船は、増速しながらプールの東側に向かって航走し、船長がスロットルレバーを緩めたが体勢を立て直すことができず、13時04分ごろ、プール出入口の階段に船底が接触して飛び上がり、照明用支柱に接触したのちプールサイドに乗り揚げ、観覧席の最前列に進入して観客2人（以下「観客A」及び「観客B」という。）に接触した。(写真6参照)



写真6 事故の経過⑥

船長は、乗り揚げた衝撃で本船から落下し、プールサイドの床面に頭部等を打った。

観客A、観客B及び船長は、テーマパークのスタッフにより救護室に運ばれた後、同スタッフの手配した救急車により病院に搬送され、観客Aが両膝挫創及び全身打撲と、観客Bが右大腿部打撲等と、船長が頭部及び右小指打撲とそれぞれ診断された。

テーマパークの運営会社であるA社は、当日以降の本件ショーの公演を中止した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

(1) 本件ショーの制作及び運営

本件ショーは、A社の依頼を受けて、テーマパークの新規エンターテイメント事業として、新聞社（以下「B社」という。）、アトラクションの企画制作会社（以下「C社」という。）及びショーの企画制作会社（以下「D社」という。）が令和2年9月頃に企画及び提案し、A社が採用したもので、A社、B社及び令和3年9月から加わった民間放送会社（以下「E社」という。）間の協約に基づき、制作及び運営されていた。

本件ショーの協約では、A社が会場運営管理等を、B社及びE社が企画及び演出、出演者等のスタッフの手配、経費に関する管理等を行うよう業務分担しており、制作に当たっては、B社及びE社から、C社が舞台製作、物品調達等を、D社が脚本、演出、出演者の手配等を請け負っていた。

本件ショーは、令和3年10月23日から公演が始まり、主として週休日及び祝日に1日2回開催（13時及び15時開演）され、以降、E社が開催事業を統括し、D社が演出管理、出演者管理等の運営業務を行っており、開催時には、A社及びD社の担当者が立ち会っていた。

また、A社、B社、C社、D社及びE社（以下「A社等」という。）は、各社の担当者による毎月1回の会議（以下「定例会議」という。）において、本件ショーの集客状況、広報及び運営等に関する打合せを行っていた。

(2) 本件ショーの出演者等

本件ショーは、登場人物が3役で、船長が演じていた登場人物を、船長を含む5人の役者が演じており、各自の他の仕事のスケジュールに合わせて交替で出演していた。

本件ショーの出演者は、水上オートバイの操縦経験がなかったが、令和3年10月18～22日までの間に行われた集中稽古の中で、インストラクターの指導による水上オートバイの操縦訓練を行い、公演が始まってからは、本件ショーに出演する日の開園前リハーサルの際に各自で操縦練習を行っていた。

なお、本事故当日は、テーマパークの開園20周年イベントの初日に当たり、マスメディア取材への対応として、開演前に本番と同様のショーを実施したことで、ふだんのような操縦練習は行われなかった。

船長は、本件ショーの公演が始まって以降、本事故前までに計16日30回の公演に出演し、直近では4月9日に出演していた。

(3) 本件ショーの演出及び指導等

本件ショーでは、公演が始まった当初、出演者が水上オートバイの初心者であったので、南北方向への航走を繰り返しながら8の字航行を行う等の基本的な航走ルートに沿って本船を航走させ、演出の炎に対して手を上げる等の動きについても、D社の担当者から仮設ステージに下船した後の立ち回りの際に行うよう指導されていた。

なお、仮設ステージ上の火炎装置はコンピュータ制御されており、曲に合わせて、同じタイミングで演出の炎が吹き出すように設定されていた。

本件ショーの出演者は、公演を重ねて操縦技術が向上するに伴い、公演中の本船の速力も増し、出演者間で相談してD社の担当者の了承を得た上で、航走時にいろいろな動きを取り入れていったが、航走中の炎に対する動きについては、同担当者から本船を停止等させてから行うように指導されており、船長もふだん、本船が停止している際に行うようにしていた。

船長は、本事故時、急旋回を行っているときに炎が上がるタイミングとなってしまい、これまで旋回中に手を離したことはなかったが、当時、本船の操縦にも慣れてきて、旋回中に曲に合わせたら、見栄えが良く、演じている登場人物らしいという考えも

あって、炎に対する動きとして、操縦ハンドルから左手を離してしまったと本事故後に思った。

(4) 本船の船舶検査等

D社は、水上オートバイを使用したショーの企画制作が初めてであり、本件ショーの担当者が、千葉県浦安市に所在するテーマパーク等が船舶安全法（昭和8年法律第11号）等の適用除外水域<sup>\*2</sup>であることを知らず、同テーマパークでの実務経験から、私有地内でのみ運航する場合、船舶検査や操縦免許が必要ないと認識していた。

A社、B社、C社、E社及び本件ショーの各出演者は、D社からその旨の説明を受けており、本件ショーでは、公演が始まった当初、本船の船舶検査の受検及び出演者の小型船舶操縦士免許の取得を行っておらず、また、出演者が本船に乗船する際、救命胴衣を着用していなかった。

A社は、令和3年12月上旬、所在地を管轄する運輸局から、本件ショーでの本船の運航に海事法令が適用されること、並びに本船の船舶検査の受検、本船を操縦する出演者の操縦免許の取得及び出演者の救命胴衣の着用についての指導を受けた。

A社等は、運輸局の指導に基づき、令和4年1月上旬までに各指導事項への対応を終え、2月に各出演者に小型船舶操縦免許証が交付された。

(5) 観覧席の配置等

会場のプールは、夏期には来場者の遊泳プールとして使用され、ダンス等をメインとしたナイトショーや電動式ボートのアトラクション等で使用されることはあったが、本件ショー以前に水上オートバイを使用したショーが行われたことはなかった。

本件ショーの観覧席は、約150人が収容できるひな壇状の座席のほか、3人掛けのベンチシートをプールサイドの北東～東側に並べており、そのうちプール東端から約7～10mの距離にベンチシートを一行に配置した最前列の席（以下「最前列席」という。）を設けており、本事故当時、観覧席で約250～300人の観客が本件ショーを観覧していた。

最前列席は、出演者の演技や水上オートバイの迫力を間近で感じてもらう趣旨でA社が配置したもので、本船の航走により飛沫<sup>しぶき</sup>が掛かる場合があることを観客に説明した上で席に着いてもらい、要望があれば、観客にカップを販売していた。

(6) 観覧席に本船が進入する事態への認識

A社等は、本件ショーの制作時、会場が遊泳プールであり、

<sup>\*2</sup> 「船舶安全法等の適用除外水域」とは、航行する水域が極めて限定されていること等から、船舶安全法施行規則第2条第2項第6号などにに基づき告示により定められた、船舶安全法等の海事法令が適用されない水域である。

	<p>プールサイドに柵等が設置されていないので、本船がプールサイドに乗り揚げる事のない航走ルートとし、出演者の操縦技術に合わせた演出とすることとしていた。</p> <p>A社等は、本船の基本的な航走ルートが、南北方向への航走なので観覧席へ向首することはなく、観覧席から離れたプール北側や南側で主に旋回することになっていたため、本船がプールサイドに乗り揚げ、観覧席に進入する事態を想定していなかった。</p> <p>公演が始まって以降、出演者の操縦技術の向上に伴って本船が観覧席の近くで旋回等を行うようになったが、D社は、そこまで技術が向上しているため観覧席に進入することはないと考え、A社は、D社により安全が確認された上での演出であると認識し、また、E社は、定例会議等で出演者の技術が向上していることを認識していたものの、本船が観覧席近くで旋回等を行うようになったことを把握しておらず、運営についてはD社に任せていたこともあり、いずれも観覧席に進入する事態を懸念することはなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>(1) 事故発生に至る経過</p> <p>本船は、蒲郡市所在のテーマパーク内屋外プールを会場とした本件ショーにおいて航走中、船長が、左方への急旋回を行っていた際、左腕を上げようと操縦ハンドルから左手を離したことから、左に切っていた操縦ハンドルが中央に戻り、本船が正船首方向に進行したことで上半身が後方に振られ、その勢いで、右手で握っていたスロットルレバーを更に深く握ってしまい、増速しながらプール東側に向かって航走したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が体勢を立て直すことができないままプールサイドに乗り揚げ、観覧席の最前列席に進入して観客A及び観客Bに接触し、また、船長が本船からプールサイドの床面に落下し、観客A、観客B及び船長が負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、左方への急旋回を行っているときに演出の炎が上がるタイミングとなったことから、演出の炎に対する動きとして左腕を上げようと操縦ハンドルから左手を離したものと考えられる。</p> <p>(2) 観客に対する安全対策等</p> <p>A社、D社及びE社は、本船がプールサイドに乗り揚げ、観覧席に進入する事態を想定していなかったことから、プールと観覧席との間に本船の進入を防ぐ安全対策が採られず、また、A社が出演者の演技や水上オートバイの迫力を間近で感じてもらう趣旨</p>

	<p>で観覧席の最前列席を配置したものと考えられる。</p> <p>A社、D社及びE社は、次のことから、本船がプールサイドに乗り揚げ、観覧席に進入する事態を想定していなかったものと考えられる。</p> <p>① 本件ショーの制作時、基本的に本船を南北方向に航走させ、観覧席から離れたプール北側や南側で主に旋回する航走ルートとしていたこと。</p> <p>② 公演が始まって以降、出演者の操縦技術の向上に伴って本船が観覧席の近くで旋回等を行うようになったが、次のことから、観覧席に進入する事態を懸念することがなかったこと。</p> <p>a A社は、D社により安全が確認された上での演出であると認識していたこと。</p> <p>b D社は、出演者の技術の向上によって観覧席に進入することはないと考えていたこと。</p> <p>c E社は、運営についてD社に一任していたこと。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、蒲郡市所在のテーマパーク内屋外プールを会場とした本件ショーにおいて航走中、船長が、左方への急旋回を行っていた際、左腕を上げようと操縦ハンドルから左手を離したため、左に切っていた操縦ハンドルが中央に戻り、本船が正船首方向に進行したことで上半身が後方に振られ、その勢いで、右手で握っていたスロットルレバーを更に深く握って増速し、体勢を立て直すことができないままプールサイドに乗り揚げ、観覧席の最前列席に進入して観客A及び観客Bに接触し、また、船長が本船からプールサイドの床面に落下したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・水上オートバイの船長は、狭い水域で急旋回することを避け、また、急旋回中に操縦ハンドルから手を離す等の危険な行為を行わないこと。</li> <li>・水上ショーの制作又は運営を行う者は、水上オートバイ等の動力船を使用する場合、会場となる水域の大きさ、形状等を考慮し、動力船が航行する水域と観覧席との間に柵等を設け、また、十分な距離をとるなど、動力船の観覧席への進入を防ぐ対策を講じること。</li> <li>・水上ショーの制作又は運営を行う者は、水上オートバイ等の動力船を使用する場合、動力船の操縦に熟練した者の意見を取り入れるとともに、公演が開始された後も、操縦方法や安全対策等について定期的に同者の助言を求め、安全性の向上に努めること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

