

2. 発生状況

※ 掲載のデータには調査中のものが含まれており、変動する場合があります。

事故等種類別発生状況

平成20年～平成23年に発生し、平成23年12月31日現在において当委員会が調査中又は調査を終了（事故等調査報告書を公表）したマリナーレジャーに関連する事故等に関わった船舶の隻数は、事故が960隻、インシデントが90隻、合計1,050隻でした。

事故種類別にみると、衝突416隻(43.3%)、乗揚167隻(17.3%)、死傷等（※3）159隻(16.6%)、転覆70隻(7.3%)などとなっており、インシデント種類別にみると、運航不能60隻(66.7%)、運航阻害19隻(21.1%)、座洲10隻(11.1%)などとなっています。（図2・図3参照）

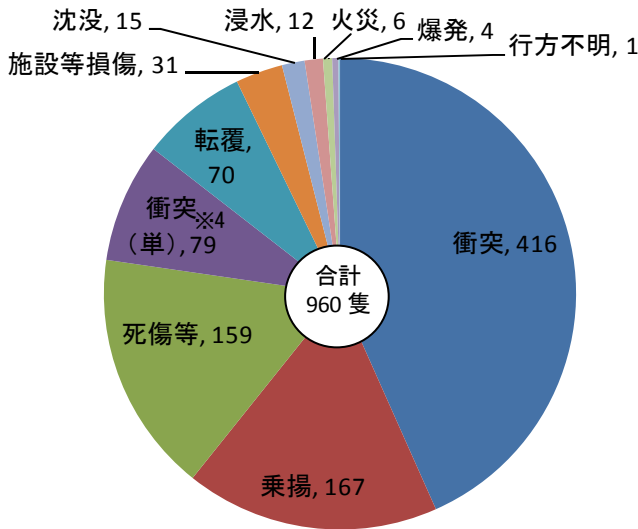


図2 事故種類別発生隻数

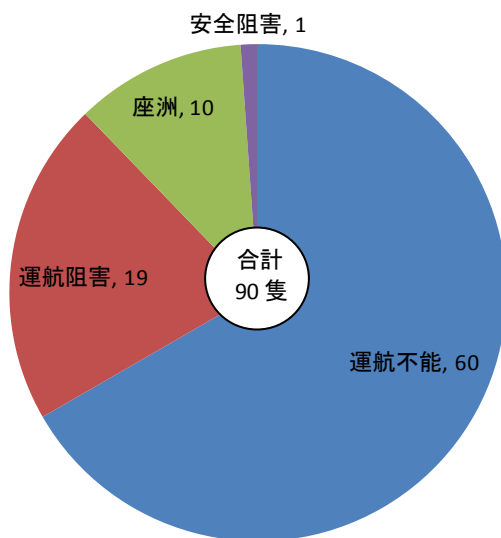


図3 インシデント種類別発生隻数

※3 死傷等とは、乗船者の海中転落、遊泳者との接触など、人の死傷が発生した事故のことをいい、衝突・乗揚・火災等による死傷は含まない。

※4 衝突（単）とは、岸壁及び防波堤等との単独衝突事故のことをいう。

船種別発生状況

船種別にみると、モーターボート714隻(68.0%)、水上オートバイ204隻(19.4%)、ヨット61隻(5.8%)、ボート40隻(3.8%)などとなっています。

モーターボートと水上オートバイで計918隻と、全体の約9割を占めています。（図4参照）

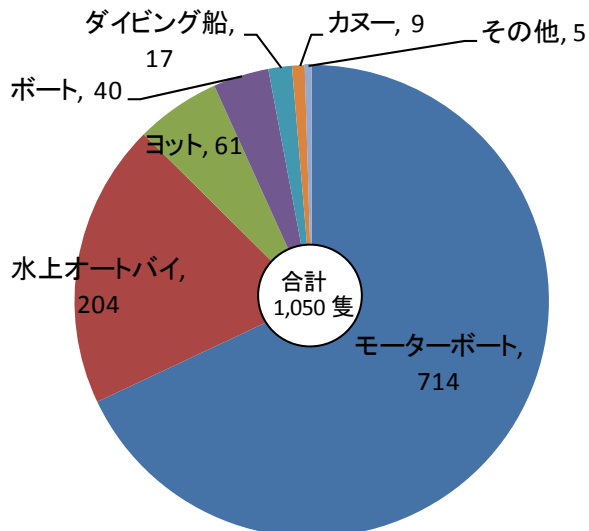


図4 船種別発生隻数

死傷者の状況

死傷者数は、計580人でした。内訳は、死亡124人(21.3%)、行方不明7人(1.2%)、重傷121人(20.9%)、軽傷328人(56.6%)となっています。（図5参照）

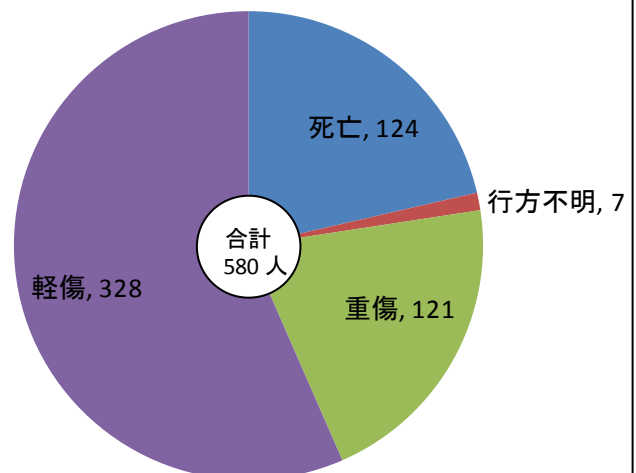
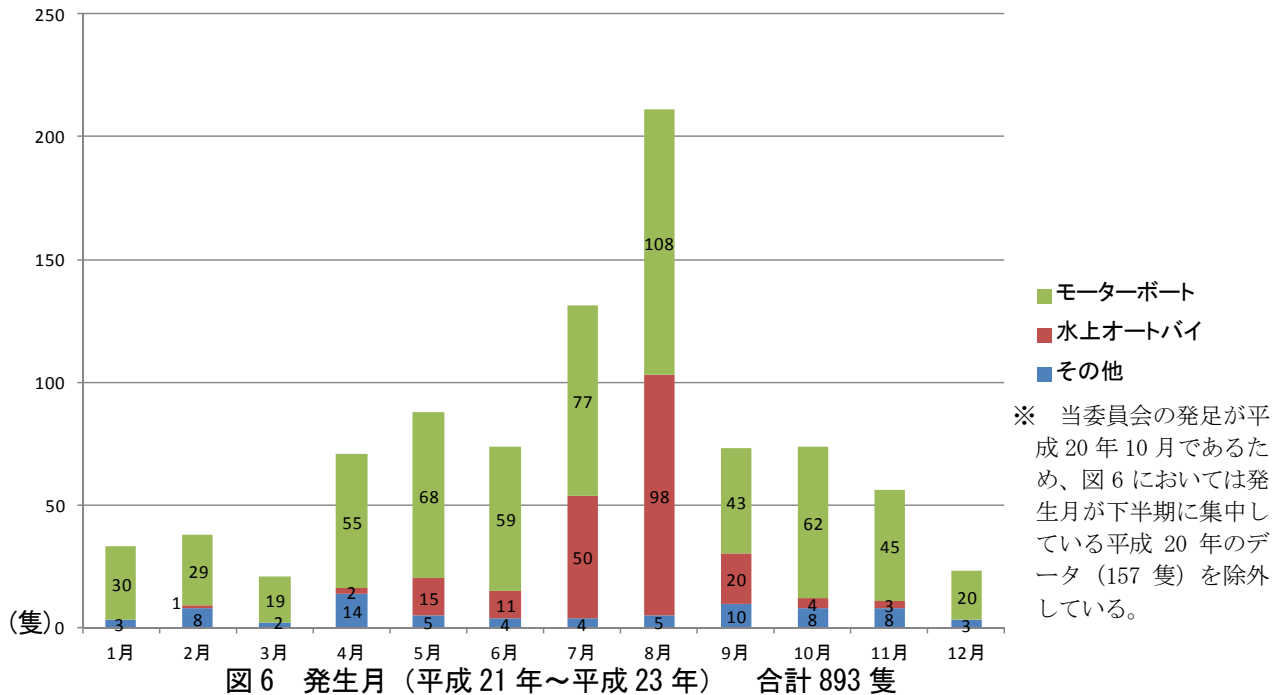


図5 死傷者数

発生月の状況

発生月は、8月が211隻(23.6%)と最も多く、次いで7月が131隻(14.7%)、5月が88隻(9.9%)の順となっています。4月～10月で計722隻と、全体の約8割を占めています。

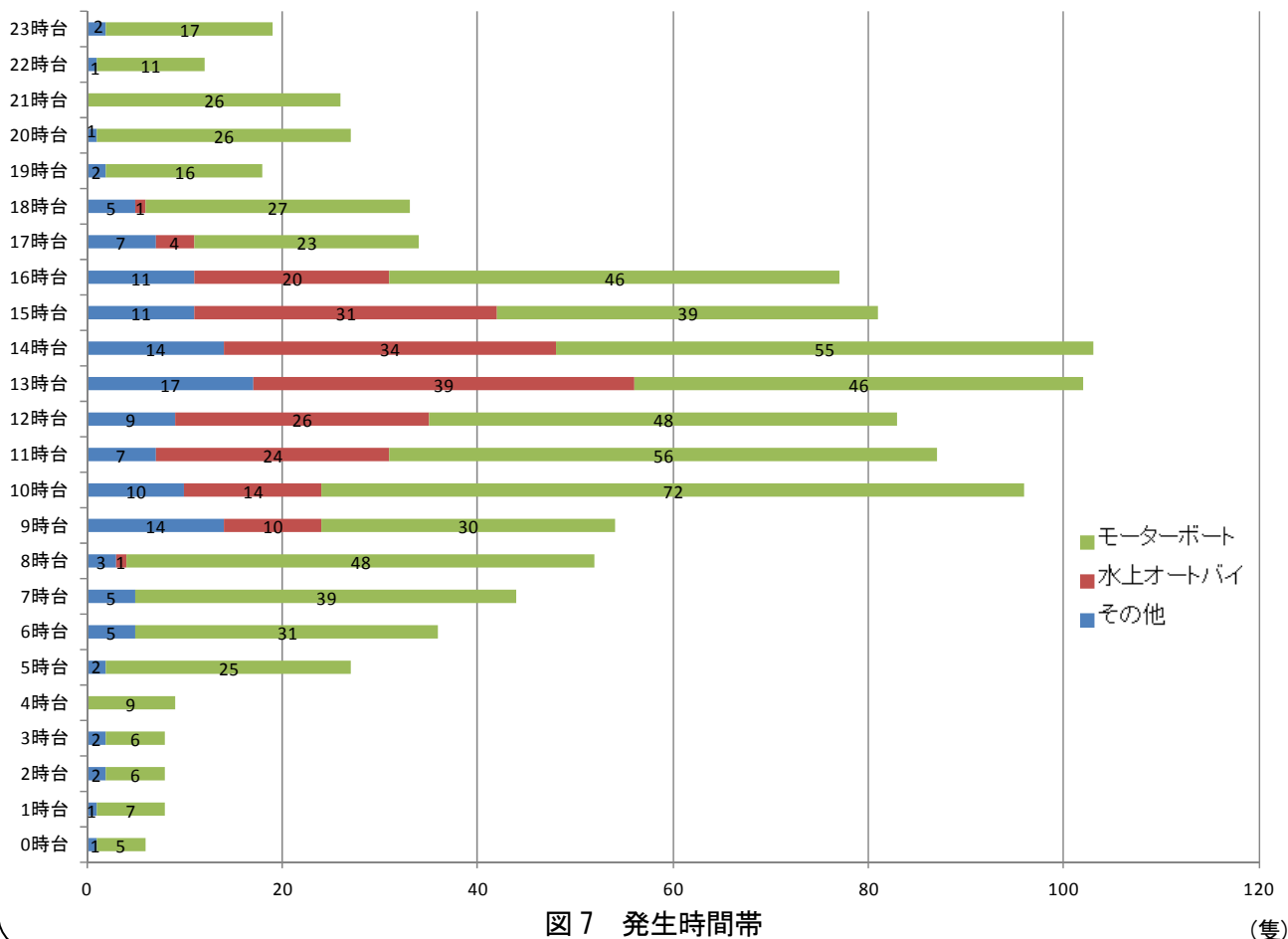
また、船種別にみると、水上オートバイにおいては、8月が98隻、7月が50隻となっており、夏場に集中して発生しています。(図6参照)



発生時間帯の状況

発生時間帯は、14時台が103隻(9.8%)と最も多く、次いで13時台が102隻(9.7%)、10時台が96隻(9.1%)の順となっています。10時台～16時台に計628隻となっており、全体の約6割を占めています。

また、船種別にみると、モーターボートでは、10時台が72隻、水上オートバイでは、13時台が39隻となっており、それぞれ最も多くなっています。(図7参照)



発生場所の状況

発生場所は、瀬戸内海等が286隻(27.2%)と最も多く、次いで、本州南岸中部が236隻(22.5%)、九州北岸及び西岸が137隻(13.0%)、湖・河川が91隻(8.7%)の順となっており、これらの発生場所で全体の約7割を占めています。(図8参照)

また、これらの発生場所の内訳をみると、モーターボートでは、衝突が、安芸灘・広島湾などの瀬戸内海等で97件、乗揚が、野島崎～天竜川口沿岸などの本州南岸中部で34件と最も多くなっています。

一方、水上オートバイでは、衝突が、大阪湾などの瀬戸内海等、及び伊勢湾などの本州南岸中部でそれぞれ33件、死傷等が、湖・河川で20件と最も多くなっています。(表1参照)

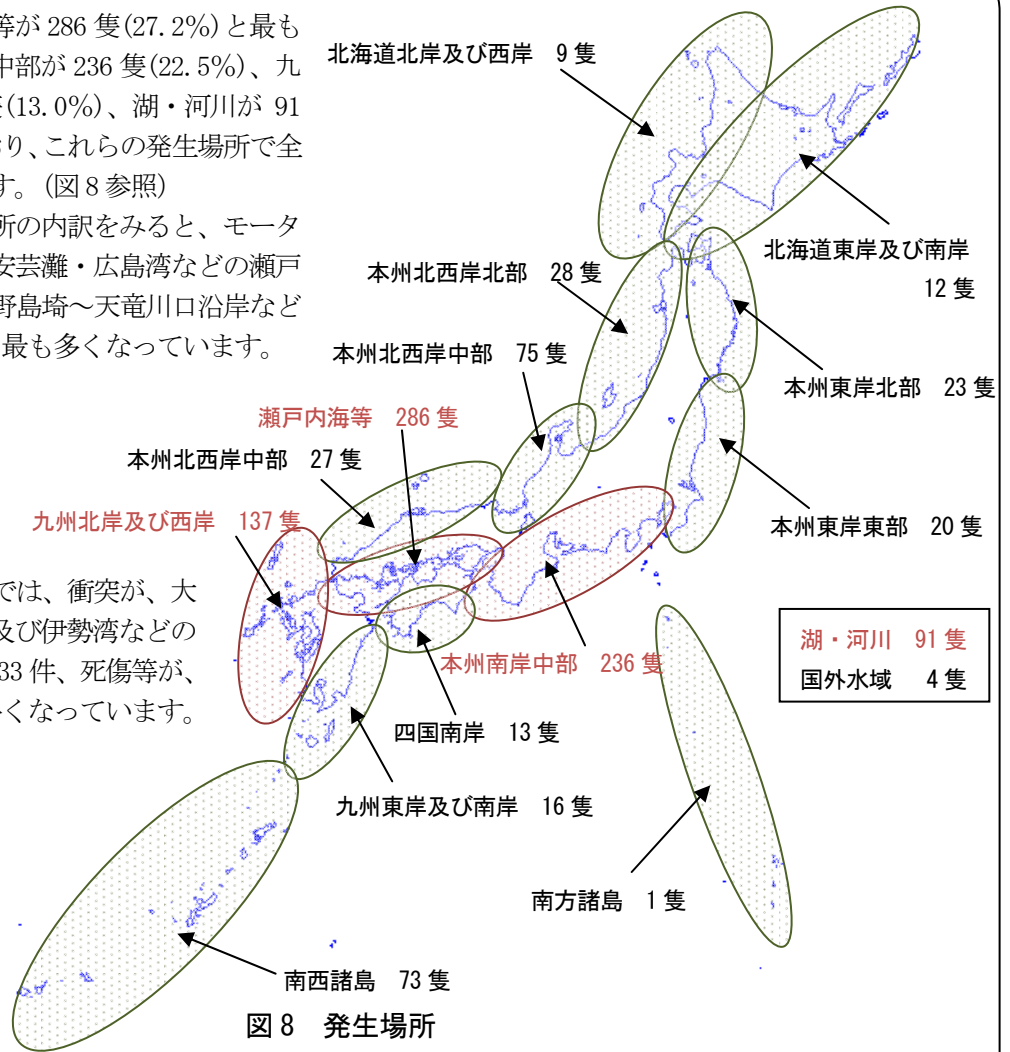


表1 主な発生場所 ※海域別内訳については、沿岸海域及び特定港等のうち主なものを記載

船種	モーターボート							水上オートバイ			その他	合計	
	事故等種類	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	死傷等	運航不能	その他	衝突	死傷等			その他
瀬戸内海等		97	35	31	10	13	7	13	33	18	4	25	286
安芸灘・広島湾		21	11	9	2	4	1	4	5	3	1	1	62
備讃海域西部		10	0	6	6	1	1	0	2	2	0	2	30
備讃海域東部		6	2	2	0	3	0	0	5	3	0	4	25
大阪湾		2	1	0	1	1	0	1	9	1	0	2	18
播磨灘		7	2	0	0	0	0	1	1	2	0	2	15
友ヶ島水道		10	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	15
本州南岸中部		42	10	34	11	13	4	37	33	12	6	34	236
野島崎～天竜川口		16	0	6	5	2	1	14	3	3	0	11	61
伊勢湾		2	0	3	1	2	0	3	8	4	1	0	24
京浜港(東京区)		3	2	4	0	0	0	3	4	0	2	0	18
天竜川口～新宮川口		4	0	2	1	1	1	0	2	0	0	6	17
東京湾		1	2	2	1	2	0	3	0	1	0	3	15
浦賀水道		2	0	1	1	0	0	5	1	1	1	3	15
九州北岸及び西岸		45	8	33	2	10	7	7	10	3	1	11	137
烏帽子島～坊ノ岬		16	6	15	0	3	1	3	2	0	0	5	51
川尻岬～烏帽子島		16	0	7	1	1	1	2	6	2	0	1	37
島原湾・八代海		13	0	6	1	5	4	1	0	1	0	2	33
博多港		0	1	4	0	0	1	1	2	0	1	0	10
湖・河川		21	0	0	5	8	2	4	14	20	4	13	91

モーターボート及び水上オートバイ事故等の発生状況比較（事故等種類別）

船種別発生数の約9割を占めるモーターボート及び水上オートバイの発生状況（918隻）を比較すると、事故等種類別では、船舶同士の衝突事故が、モーターボートでは39.8%（284隻）であったのに対して、水上オートバイでは52.9%（108隻）でした。

一方、死傷等事故は、モーターボートでは8.4%（60隻）であったのに対して、水上オートバイでは、35.3%（72隻）でした。（図9参照）

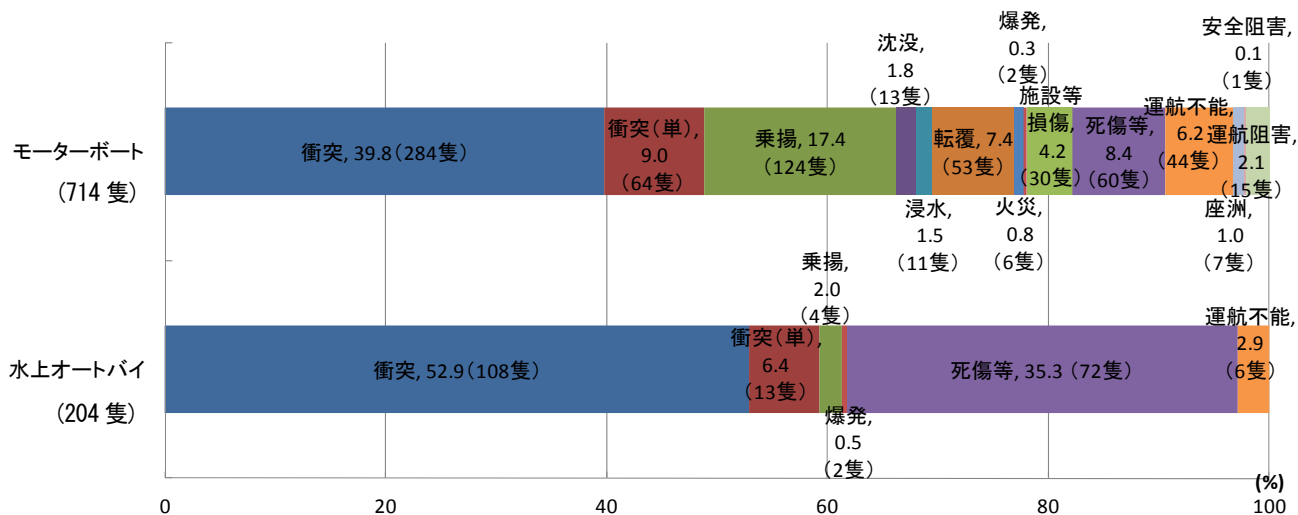


図9 事故等種類別の発生割合（モーターボート及び水上オートバイ）

モーターボート及び水上オートバイ事故等の発生状況比較（死傷者数）

死傷者数は、モーターボートでは計337人、水上オートバイでは計180人でした。

死傷者数の全体に占める割合は、死亡・行方不明者数においては、モーターボートでは22.9%（77人）であったのに対して、水上オートバイでは14.5%（26人）でした。

一方、骨折など重傷者数においては、モーターボートでは13.9%（47人）であったのに対して、水上オートバイでは、35.0%（63人）でした。（図10参照）

また、発生隻数に占める死傷者数の割合は、モーターボート（714隻）では47.2%であったのに対して、水上オートバイ（204隻）では、88.2%を占めており、水上オートバイ事故では死傷者発生率が高くなっておりま

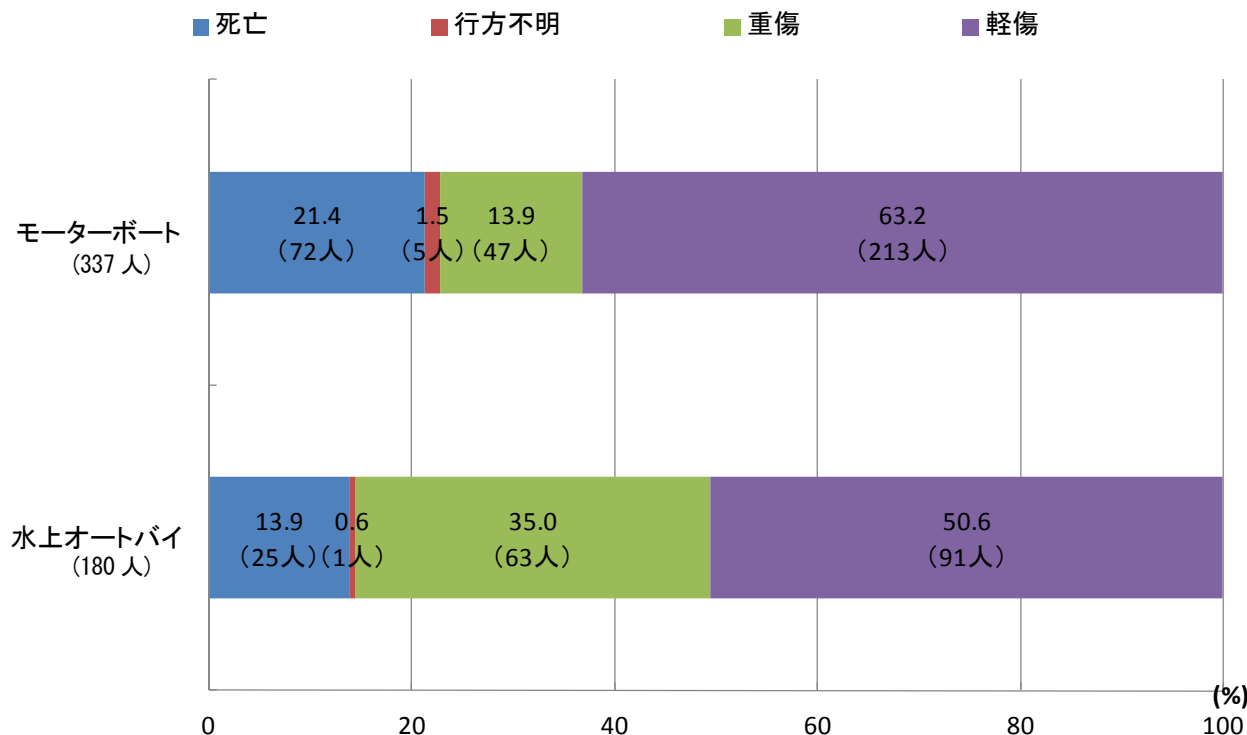


図10 死傷者数の割合（モーターボート及び水上オートバイ）

さらに、モーターボートでは、船長（免許受有者）自身の死傷が43.3%（146人）、同乗者等（えい航していた浮体等の搭乗者、及び遊泳者等を含みます）の死傷が56.7%（191人）であったのに対して、水上オートバイでは、船長（免許受有者）自身の死傷が30.6%（55人）、同乗者等の死傷が69.4%（125人）と、水上オートバイ事故では同乗者等の死傷者発生率が高くなっております。（図11参照）

また、水上オートバイの死傷等事故では、同乗者が死傷した事故が最も多く、次いでえい航していた浮体等の搭乗者の死傷が多くなっています。

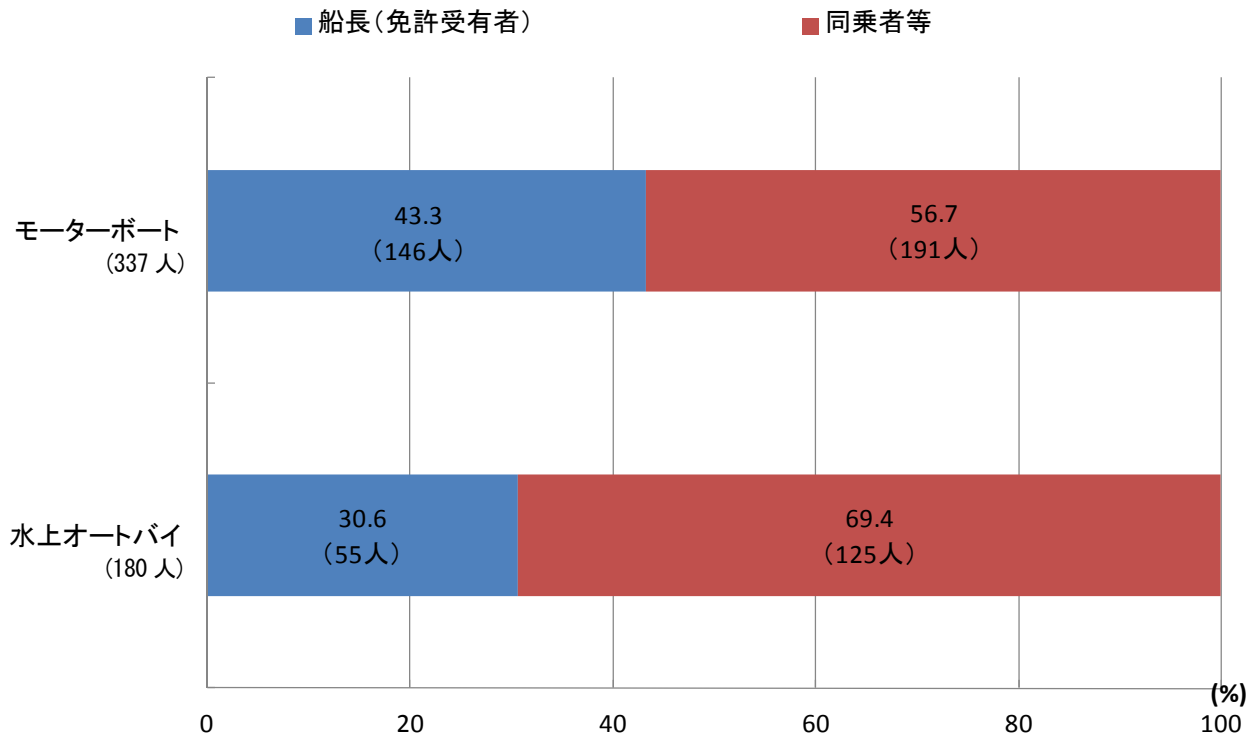


図11 死傷者数における船長（免許受有者）と同乗者等の割合（モーターボート及び水上オートバイ）

3. 事故調査事例

公表された事故調査報告書をもとに重大事故調査事例（8～12ページ）をご紹介しますとともに、以下のとおり、水上オートバイにおける主な事故事例を記載します。

水上オートバイにおける事故事例

死傷者の発生率が高い水上オートバイの事故事例の中には、本稿の重大事故調査事例（10、11ページ）として取り上げた死傷事故のほか、以下のように、操縦者が無免許で水上オートバイを操縦して事故に至っているものや、酒酔い操縦の禁止、特殊小型船舶免許受有者の自己操縦義務など、船舶職員及び小型船舶操縦者法に規定される小型船舶操縦者が守らなければならない事項（7ページ参照）に違反して事故が発生しているものや、遊泳者等を負傷させた事故、被引浮体えい航中の事故など水上オートバイ特有の事故もあり、死傷者も出ている状況です。

無免許の操縦者による事故の主な事例

- ・本船は、操縦者ほか2人が乗船して遊走中、操縦者が潮留堰^{せき}の存在に気付かなかったため、潮留堰に衝突した。同乗者1人が外傷性ショックにより死亡し、操縦者及び同乗者1人が全身打撲等を負い、本船は、大破した。乗船者全員は救命胴衣を着用していた。
- ・本船は、操縦者が1人で乗船して遊走中、操縦者が落水した。操縦者は、乗船前に飲酒をしていた。操縦者は、溺水により死亡し、救命胴衣は着用していなかった。

酒酔い操縦の主な事例

- ・本船は、船長ほか1人が乗船して遊走後、着岸するために航行中、航行方向の適切な見張りが行われていなかったため、遊泳者に衝突し、遊泳者が負傷した。
- ・A船は、船長A及び同乗者Aが乗船して遊走中、B船は、船長B及び同乗者Bが乗船して遊走中、両船が適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突した。船長A及び船長Bは、乗船前に飲酒をしていた。船長A及び同乗者Aが大腿部挫創等を、船長B及び同乗者Bが踵骨^{しょうこつ}挫傷等を負い、A船及びB船共に小破した。

自己操縦義務違反による事故の主な事例


- ・本船は、船長ほか1人が乗船して遊走中、船長が途中で無免許の同乗者に操縦を交替して同乗者の後ろに座ったが、同乗者の急加速により船長が落水した。同乗者は、その後、岩壁に衝突して落水し、のちに水中で発見され、直接の死因は溺死とされたが、頭蓋骨骨折及び脳挫傷を負っていた。船長及び同乗者は、いずれも救命胴衣を着用していたが、同乗者は救命胴衣を羽織っただけの状態であった。

遊泳中の遊泳者等を負傷させた事故の主な事例

- ・本船は、操縦者が1人で乗船して遊走後、操縦者が、砂浜に沿って航行することとし、減速するとともに操縦ハンドルを右に取ったところ、右舷側に落水しそうになり、操縦ハンドルを左に取って体勢を立て直そうとしたものの身体が不安定な状態となって落水したため、本船を操縦できなくなり、海から上がるために砂浜へ向かって歩いていた遊泳者A及び遊泳者Bの背後から衝突した。この事故の結果、遊泳者Aが後頭部裂傷を負い、遊泳者Bが頭蓋骨骨折等を負った。

被引浮体えい航中の事故の主な事例

- ・本船は、船長が1人で乗船し、4人が搭乗したチューブ型浮体をえい航して遊走中、浮体がバランスを崩して転覆したため、搭乗者全員が落水した。搭乗者のうち3人は、自力で消波ブロックに這い上がるなどしたが、搭乗者1人は、救助されて病院に搬送され、急性呼吸窮迫症候群の疑いで死亡した。死亡した搭乗者は、乗船前に飲酒をしており、船長及び浮体搭乗者全員は救命胴衣を着用していた。
- ・A船は、船長が1人で乗船して遊走中、B船は、船長が1人で乗船し、2人が搭乗したゴムボートをえい航して遊走中、船長Aが適切な見張りを行っていなかったため、ゴムボートに気付くのが遅れ、A船とゴムボートが衝突し、ゴムボートに搭乗した2人が、外傷性急性硬膜下出血、尺骨骨折等の重傷を負った。

 航行の安全のため、小型船舶の船長が守らなければならない事項が次のとおり規定されていますので、必ず守りましょう。

酒酔い操縦等の禁止

飲酒等の影響により、注意力や判断力等が著しく低下しているなど、正常な操縦ができないおそれがある状態で、操縦することは禁止されています。

免許者の自己操縦

水上オートバイを操縦するとき（全ての水域）、ボート等で港則法の港内や海上交通安全法の航路内を航行（横断を含む）するときは、免許受有者が直接操縦しなければなりません。ただし、組織運航が前提の漁船等の事業用小型船舶や帆走中のヨット等は除外となります。

※ 上記の他、体験乗船等を行う場合であって、安全上の一定の要件を満たしているものと確認されれば除外されます。

危険操縦の禁止

遊泳区域への不用意な進入や遊泳者等への付近で航行するなど、危険のおそれのある操縦は禁止されています。

救命胴衣の着用義務

次の場合は、救命胴衣（ライフジャケット）等の着用が義務付けられています。

- 水上オートバイに乗船する者
- 12歳未満の子供
- 単独乗船の漁船で漁労作業をする者

ただし、命綱等を装着している場合や旅客船の乗客、船室内にいる場合は除外されています

(注) 平成20年4月1日から、連絡手段の有無にかかわらず、単独乗船の漁船で漁労作業をする場合には救命胴衣の着用が義務づけられました。

発航前の検査の実施

発航前には、航行の安全に支障を来さないよう、燃料やオイルの量の点検、気象・水路情報等の収集、船体の状態等の検査を実施しなければなりません。

見張りの実施

航行の安全を確保するため、周囲の水域の状況や他の船舶の動向等を十分に判断することができるよう、常時適切な見張りを確保しなければなりません。

事故時の対応

事故が発生した場合等には、人命救助に必要な手段を尽くさなければなりません。

根拠法令：船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条の30、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第134条から第138条