

船舶事故調査報告書

令和4年10月19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	操縦者等死傷
発生日時	令和3年8月26日 16時41分ごろ
発生場所	福岡県福津市福間海岸西方沖 津屋崎鼻灯台から真方位133° 1.4海里付近 （概位 北緯33°46.3′ 東経130°28.2′）
事故の概要	水上オートバイ ^{ジャパンネットワークグループ} J N G は、航走中、操縦者及び同乗者2人が落水し、操縦者が溺死し、同乗者2人が負傷した。
事故調査の経過	令和3年8月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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	A 水上オートバイ JNG、0.2トン 290-61554 福岡、株式会社ジャパンネットワークグループ 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、154.5kW、平成22年7月
乗組員等に関する情報	操縦者 A 60歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年7月7日 令和元年7月8日をもって失効していた。 同乗者 A ₁ 26歳 操縦免許 なし 同乗者 A ₂ 27歳 操縦免許 なし
死傷者等	死亡 1人（操縦者 A）、重傷 1人（同乗者 A ₁ ）、軽傷 1人（同乗者 A ₂ ）
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：波向 西、波高 約0.2～0.3m、水温 約27℃
事故の経過	A 船は、操縦者 A が1人で乗り組み、同乗者2人（以下、操縦者 A のすぐ後ろに着席していた同乗者を「同乗者 A ₁ 」、最後部に着席していた同乗者を「同乗者 A ₂ 」という。）を乗せ、令和3年8月26日

16時40分ごろ、福津市福間漁港の北方230m付近に当たる福間海岸南部の砂浜（以下「本件砂浜」という。）を出発して北方に向けて遊走を始めた。

A船は、風力2の西風により高さ約0.2～0.3mの風浪（風により発生する波）が発生している状況下、福間海岸西方沖100m付近を左舷方から風浪を受けて海面を小刻みに飛び跳ねながら北進中、16時41分ごろ、右舷側に傾いた状態で跳ね上がって着水し、そのまま右舷側に横転するとともに操縦者A、同乗者A₁及び同乗者A₂が落水した。

操縦者Aの友人（以下「目撃者A」という。）は、自身が経営する福間海岸所在のマリンショップAからA船の転覆を目撃し、その後、うつぶせの状態に浮いていた操縦者Aが、同乗者A₂により仰向けの状態にされた後、意識がない様子だったので、マリンショップAの従業員（以下「船長B」という。）に水上オートバイ（以下「B船」という。）で操縦者Aの救助に向かうよう指示した。

本件砂浜から北方に向けて遊走を開始した水上オートバイ（以下「C船」という。）の船長（以下「船長C」という。）は、無人で浮いているA船とA船の付近に浮いていた操縦者A、同乗者A₁及び同乗者A₂を認め、救助の目的で、仰向けの状態で浮いている操縦者Aに近づき、操縦者Aが意識を失っていることを知った。

操縦者Aは、救助に駆けつけた船長Bと船長CによりC船のシート上に引き上げられた。

船長Bは、意識を失っている操縦者AがC船から落水するおそれがあったので、C船に乗って操縦者Aを支えることとし、船長Cと協力して同乗者A₁及び同乗者A₂をB船のシート上に引き上げた後、C船に移乗した。

船長Bは、同乗者A₁が水上オートバイの操縦方法を知っていたので、同乗者A₂を乗せてB船で本件砂浜まで行くことを依頼した。

船長Cは、操縦者A及び船長Bを乗せたC船を操縦して本件砂浜に戻り、目撃者A経由で救急車を要請した。

操縦者Aは、救急車が到着するまでの間、福間海岸所在のマリンショップBの代表者や操縦者Aの友人により、AED（自動体外式除細動器）等による心肺蘇生が行われた後、到着した救急車により福津市所在の病院に搬送されたものの、死亡が確認され、死因が溺水と検案された。

同乗者A₁は、到着した救急車により福岡県古賀市所在の病院に搬送され、左蝶形骨骨折、脳震盪、頸椎捻挫等と診断された。

同乗者A₂は、友人の運転する自家用車で古賀市所在の病院に行つて受診し、頸椎捻挫と診断された。

本船は、操縦者Aの友人等により回収され、本件砂浜に戻った。

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	<p>操縦者Aは、小型船舶操縦士免許取得以来、毎年約5～10回水上オートバイを操縦して遊走を行っていた。</p> <p>A船は、船体及び機関に不具合又は故障はなかった。</p> <p>操縦者Aは、本事故当日12時ごろから、友人等と共にバーベキューを行っていたが、体調不良等を訴えていなかった。</p> <p>操縦者A、同乗者A₁及び同乗者A₂は、いずれも固定式救命胴衣を着用しており、ヘルメットなどの保護具は着用していなかった。</p> <p>目撃者A、船長B及び船長Cは、水上オートバイを高速で航走していた際に、高さ約0.2～0.3mの横波を受け、バランスを崩して落水した経験があったので、高さ約0.2～0.3mの横波を受ける状況下で同乗者を乗せる場合には、横波を受けてもバランスが崩れることがないように時速約30～50kmの速力(対地速力、以下同じ。)で航走していた。</p> <p>目撃者A、並びに本事故後、本事故発生場所付近に設置されていた防犯カメラに映っていたA船の映像を見た船長B及び船長Cは、事故直前のA船が時速約60～70kmの速力で航走していたと推定した。</p> <p>目撃者Aは、操縦者Aがふだんから水上オートバイを高速で航走させることを好む傾向があったので、時速約60～70kmの速力で航走していたのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>A船の取扱説明書には、操船する際の安全情報として次のとおり記載されていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自身の操船技量をよく知り、果敢な航走は避けてください。操船に影響がでたり、落水や衝突する率が増えます。 ・1人のときに比べ、同乗者を伴う場合はマリッジットの操船特性が異なってきます。操船がより難しくなるために高度な技量が必要となります。 ・操船者と同乗者の合計体重が増すほど、マリッジットのバランスを保つことが難しくなります。 <p>海上保安庁のウォーターセーフティガイド^{*1}には、波を受ける場合は、できるだけ船首方向から30°以内で受ける旨、横方向から波を受けると波の力で転覆するリスクが高まる旨、及び波を横切らなければならない場合は、十分に速度を落として、なるべく波の衝撃を受けないようにする旨が記載されていた。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	あり

*1 海上保安庁ウォーターセーフティガイド <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/index.html>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>操縦者Aの死因は、溺水であった。</p> <p>A船は、風力2の西風により高さ約0.2～0.3mの風浪が発生している状況下、操縦者Aが、同乗者A₁及び同乗者A₂を乗せて時速約60～70kmの速力で航走したことから、左舷方から風浪を受けて右舷側に傾いた状態で跳ね上がって着水した際、そのまま右舷側に横転するとともに操縦者A、同乗者A₁及び同乗者A₂が落水したものと考えられる。</p> <p>操縦者Aは、ふだんから水上オートバイを高速で航走させることを好む傾向があったことから、風力2の西風により高さ約0.2～0.3mの風浪が発生している状況下、同乗者A₁及び同乗者A₂を乗せて時速約60～70kmの速力で航走した可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者Aは、落水した際、救命胴衣を着用していたものの、うつぶせの状態意識を失っていたことから、溺水に至ったものと考えられる。</p> <p>操縦者Aは、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、A船の操縦を行ってはいなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、風力2の西風により高さ約0.2～0.3mの風浪が発生している状況下、操縦者Aが、同乗者A₁及び同乗者A₂を乗せて時速約60～70kmの速力で航走したため、左舷方から風浪を受けて右舷側に傾いた状態で跳ね上がって着水した際、そのまま右舷側に横転するとともに操縦者A、同乗者A₁及び同乗者A₂が落水し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及び被害の軽減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"> ・水上オートバイの操縦者は、同乗者を乗せる場合、単独で操縦するよりもバランスを保つことが難しく、操縦が難しくなることに留意し、高速で航走すると横波を受けた際にバランスを崩して乗船者が落水する危険性があるので、速力を抑えて航走すること。 ・操縦者は、受有する小型船舶操縦免許証の有効期間を確認して適正に更新手続きを行い、有効な小型船舶操縦免許証を受有していない場合、水上オートバイ等の操縦を行わないこと。

付図1 事故発生経過概略図

