

## 船舶事故調査報告書

令和4年1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	同乗者死亡
発生日時	令和2年8月2日 17時10分ごろ
発生場所	山形県鶴岡市湯野浜海岸西方沖 加茂港第3南防波堤灯台から真方位048° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯38° 47.2′ 東経139° 45.1′）
事故の概要	水上オートバイ <sup>ジーピー</sup> GP1800は、遊走中、同乗者2人が落水し、うち1人が死亡した。
事故調査の経過	令和2年8月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 GP1800、0.2トン 250-59862山形、個人所有 2.87m（Lr）×1.10m×0.67m、FRP ガソリン機関、183.90kW、令和元年11月
乗組員等に関する情報	船長 27歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年6月22日 免許証交付日 平成30年6月22日 （令和5年6月21日まで有効） 同乗者A 20歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約25℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、座席には船首から順に船長、同乗者のうち1人（以下「同乗者B」という。）及び同乗者Aがそれぞれ着席し、船長が、同乗者2人に対し、遊走中はしっかりとつかまっておくよう指示した後、遊走を行う目的で、令和2年8月2日17時00分ごろ、湯野浜海岸を出発した。（写真1参照）



写真1 本船

本船は、湯野浜海岸の西方沖に到着し、船長が、旋回及びスラローム（蛇行）を繰り返しながら遊走を行い、約60～70km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で南進した後、反転しようと思い、スロットルレバーを緩めて減速しながら大きく左旋回し、約20～30km/hの速力になったところで船首が北方を向いた。

船長は、スロットルレバーを握り、徐々に増速を始め、約70km/hの速力となった17時10分ごろ同乗者2人が落水した。

船長は、自身の腹部に回していた同乗者Bの両手が離れたので、後ろを振り返ったところ、同乗者2人が船尾方に落水していることに気付いた。

船長は、本船を一旦停船させた後、反転させて同乗者2人の元に向かい、声を掛けたところ、同乗者Aの意識が薄れていることに気づき、付近にいた仲間の水上オートバイの同乗者とともに、同乗者Aを本船上に引き揚げ、湯野浜海岸に向かうとともに、知人に119番通報を依頼した。

同乗者Aは、救急車で山形県酒田市内の病院に搬送されたものの、19時44分ごろ死亡が確認され、死因は後腹膜出血と検案された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

船長は、平成30年に特殊小型船舶操縦免許を取得後、これまで本船を含め2隻の水上オートバイを購入し、年間10～20回の操縦経験があり、また、本事故発生場所付近の海域を約10回遊走したことがあったが、ふだんは1人で遊走することが多かった。

船長は、同乗者2人が水上オートバイに乗るのは本事故当日が初めてであることを聞いていた。

船長及び同乗者2人は、本事故当時、飲酒をしていなかった。

同乗者2人は、固型式の救命胴衣及び上下セパレートタイプの水着をそれぞれ着用していたが、ウェットスーツボトムなど‘水上オートバイ船尾部のジェットノズルからの噴流’（以下「ジェット噴流」と

いう。)から身体を保護できるタイプの衣服を着用していなかった。

船長は、固型式の救命胴衣、短パン型の海水パンツ及び水上オートバイ用のグローブを着用していた。

本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。

身体を保護できる衣服等を着用してください。落水による水面への衝撃やジェットノズル付近で強い噴流を受けた場合、身体開口部に大きな怪我を負う恐れがあります。通常の水着では下半身開口部（膣や肛門）の十分な保護になりません。身体を保護するウェットスーツボトム等を必ず着用してください。厚くしっかりした丈夫な布でデニムのように体にぴったりした衣類がそれに相当します。しかし、自転車競技用の短パンに使われているスパンデックスのような織物は効果が有りません。

本船には、ジェット噴流の危険性及びウェットスーツボトムなどの身体を保護できる衣服等を着用するなどの内容が記載された警告ラベルがハンドルバーの下方及び後部シート下方にそれぞれ貼付されていた。(写真2参照)



写真2 警告ラベルの貼付場所

船長は、以前、知人からジェット噴流が身体の開口部に入ると負傷することがあるので危ない旨の話聞いていたものの、取扱説明書等をあまり読んでおらず、ウェットスーツボトム等を着用しなければならないことを知らなかった。

運輸安全委員会ダイジェスト第32号(平成31年3月発行)では、ジェット噴流事故の傾向として、3人乗りの最後尾の同乗者は落水した際、ジェット噴流が身体に当たって負傷する危険性が高いとしている。

分析

乗組員等の関与

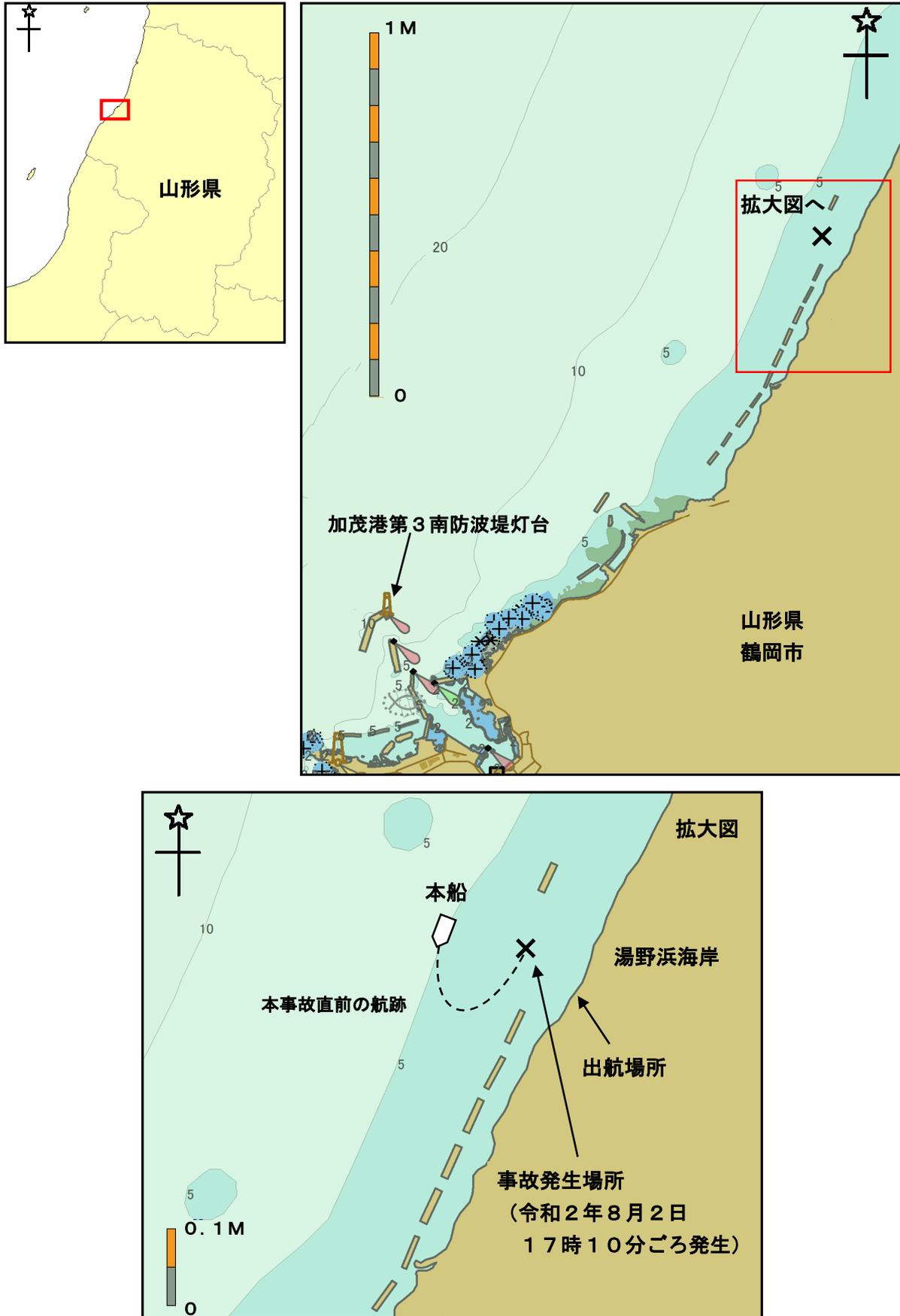
あり

船体・機関等の関与

なし

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>同乗者Aの死因は後腹膜出血であった。</p> <p>本船は、湯野浜海岸西方沖において、船首から順に船長、同乗者B及び同乗者Aがそれぞれウェットスーツボトム等を着用していない状態で着席し、約70km/hの速力で遊走したことから、同乗者A及び同乗者Bの体勢が崩れたことで船尾方に落水した際、同乗者Aがジェット噴流を下半身の開口部に受け、外傷を負って出血により死亡したものと考えられる。</p> <p>同乗者2人は、船長が風上に向けて約70km/hの速力で遊走したことにより、高速航行による海面をはねる船体振動等で操縦者の腹部に回していた同乗者Bの両手が離れ、同乗者Aと共に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、ジェット噴流が身体の開口部に入ると負傷することがあるので危ない旨を知っていたものの、ウェットスーツボトム等を着用しなければならないことを知らなかったことから、同乗者2人に対し、ウェットスーツボトム等を着用するよう指示しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船は、湯野浜海岸西方沖において、船首から順に船長、同乗者B及び同乗者Aがそれぞれウェットスーツボトム等を着用していない状態で着席し、約70km/hの速力で遊走したため、同乗者A及び同乗者Bの体勢が崩れたことで船尾方に落水した際、同乗者Aがジェット噴流を下半身の開口部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"> <li>・水上オートバイの船長は、同乗者がいる場合、高速で遊走すると同乗者が落水する危険性があるので、速力を抑えること。</li> <li>・水上オートバイの船長は、乗船前に必ず取扱説明書等を読み、特に安全情報を守らない場合、死傷事故に至る可能性があるため、十分に理解して操船すること。</li> <li>・水上オートバイの船長は、落水した際のジェット噴流による負傷防止のため、同乗者に身体を保護するウェットスーツボトム等を必ず着用するよう推奨すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用