

船舶事故調査報告書

令和7年11月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 高橋 明 子

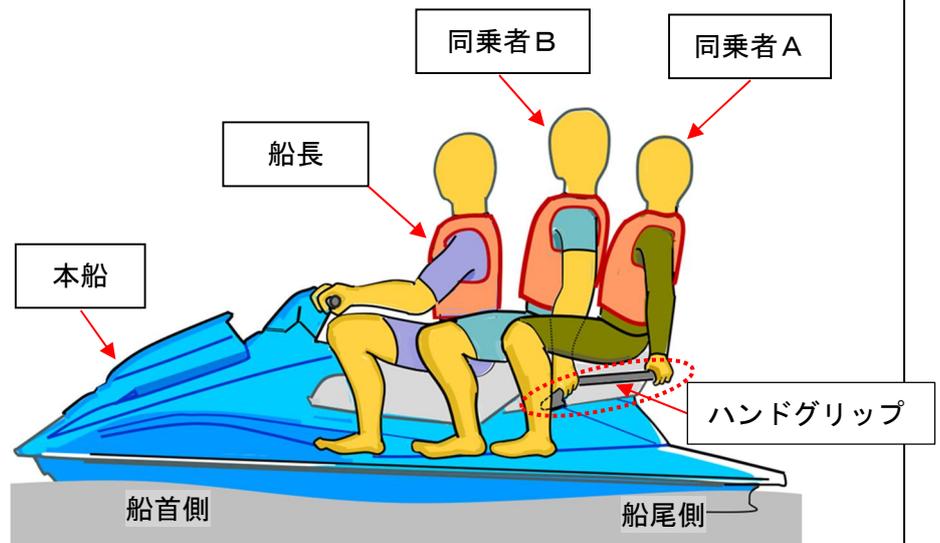
事故種類	同乗者負傷
発生日時	令和6年7月28日 13時00分頃
発生場所	佐賀県唐津市浜玉町浜崎海岸北方沖 唐津港東港東防波堤灯台から真方位114° 2.9海里付近 （概位 北緯33° 27.0′ 東経130° 01.7′）
事故の概要	水上オートバイ海王が発進した際、同乗者1人が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和6年8月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	水上オートバイ 海王、0.2トン 271-39300福岡、個人所有 2.87m (Lr) × 1.10m × 0.67m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成29年11月 （写真1 参照）



写真1 本船の外観（船長提供）

乗組員等に関する情報	<p>船長 54歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年8月27日 免許証交付日 令和6年6月5日 (令和11年8月29日まで有効)</p> <p>同乗者A 23歳</p>
死傷者等	重傷 1人(同乗者A)
損傷	なし
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>船長は、知人(以下「僚船船長」という。)と共に、中古で購入した本船(定員3人)及び別の水上オートバイ(以下「僚船」という。本船と同じく定員3人)を運搬し、本船の試運転を兼ねた遊走を行う目的で浜崎海岸に到着した。</p> <p>船長は、僚船船長と共に、本船及び僚船の遊走準備を行っていたところ、近くでバーベキューを行っていた別のグループの1人に、同グループの希望者の同乗を依頼されたので、予定していた昼食をとらずに、本船と僚船の2隻で遊走を行うこととした。</p> <p>本船及び僚船は、船長及び僚船船長がそれぞれ乗り組み、令和6年7月28日11時00分頃、浜崎海岸の砂浜(以下「本件砂浜」という。)を出発し、本件砂浜と平行に長さ約150mに渡って設置されている消波ブロック(以下「本件消波ブロック」という。)の周辺において、遊走を開始した。</p> <p>船長及び僚船船長は、2回目の遊走を終了して本件砂浜に戻り、本船に同乗者1人(以下「同乗者B」という。男性)を乗せ、僚船には、僚船船長の後ろの中央座席に同乗者1人(以下「僚船同乗者」という。女性)を、その後ろの後部座席に同乗者Aを乗せ、それぞれ着席させた。</p> <p>同乗者Aは、中央座席に着席した水上オートバイの乗船経験がある僚船同乗者から、着席姿勢等について、中央座席の者は操縦者の体を掴むので、後部座席の者は後部座席に取り付けてあるハンドグリップを掴むように教えられ、同乗者Aは両手でハンドグリップを掴んだ。</p> <p>船長は、乗船希望者が当初より増えたことにより遊走の時間が長くなったと思いながら、僚船と共に3回目の遊走を開始し、本件消波ブロックの周りを1周した。そのとき、本船より小型である僚船の喫水が少し深くなっているように見えたので、僚船の同乗者1人を本船に移乗させようと思い、僚船に近づいて僚船船長にその旨を伝えた。</p> <p>同乗者Aは、僚船船長に本船に移乗するように言われ、本船に移乗して後部座席に着席した後、僚船乗船時と同様にハンドグリップの船首側部分を掴もうとしたが、中央座席に着席している同乗者Bが既に</p>

同部分を両手で掴んでいたため、仕方なくハンドグリップの船尾側部分を両手で掴んだ。(図1、図2参照)



※ 船長及び同乗者の服装及び体型などは実際と異なる。

図1 本事故前の本船の乗船者の状態（左舷側から見た図）

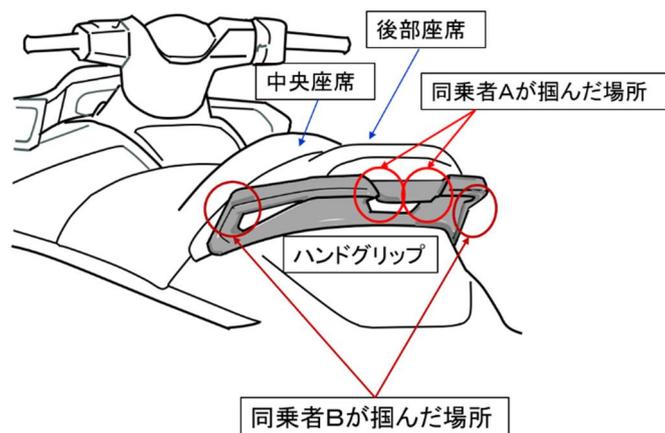


図2 同乗者A及び同乗者Bが掴んだハンドグリップの場所
(本船を左舷後方から見た図)

同乗者Aは、ハンドグリップの掴める場所が狭く、両腕が後ろに回る不安定な姿勢となっており、体をしっかりと支えることができないと思った。そこで、同乗者Bに対し、前に着席している船長の体を掴むよう頼んだが、応じてもらえなかったため、どうしたらよいか分からず焦っていた。

同乗者Aは、同乗者Bが知らない人であり、知らない男性であったため、落水しそうな危険な状態となった際、咄嗟に同乗者Bの体を掴む気持ちにならなかった。

船長は、移乗してきた同乗者Aを一目見て、服装が肌の露出の多い

	<p>水着ではなく、長袖の上衣と半ズボンを着用していたので、同乗者Aの服装について、厚薄などを考慮せずに問題ないと思った。</p> <p>船長は、同乗者Aが後部座席に着席したのを確認し、少し後方を向きながら同乗者A及び同乗者Bに対し、前の人の腹部か、ハンドグリップを掴むように簡単な注意を行った後、「行くよ」と声を掛けた。</p> <p>同乗者Aは、発進前に船長が何か一言言ったのは分かったが、よく聞き取れなかった。</p> <p>船長は、早く遊走を終わらせようと思っていたところ、同乗者A及び同乗者Bから何も反応がなかったので、大きく後方を振り向くなどして同乗者の着席状況の確認を十分に行うことなく、13時00分頃本船を西方に向けて発進させた。</p> <p>同乗者Aは、本船が発進してすぐに、ハンドクリップから手が離れ、本船の船尾方に下半身から落水し、臀部に強い痛みを感じた。</p> <p>船長は、本船が発進してすぐに、本船の動きが軽くなったように感じたので、船尾方を見たところ、同乗者Aが落水していることに気付き、救助しようと本船を反転させて同乗者Aに接近させ、同乗者Aに「大丈夫か」と声を掛けた。</p> <p>同乗者Aは、船長らに向かって、臀部の痛みを訴えながら救助を求めた。</p> <p>船長は、本船に同乗者Aを収容した後、同乗者Aが出血していることに気付いて深刻な状況であることを認識し、本件砂浜に引き返し、119番通報を行った。</p> <p>同乗者Aは、ドクターヘリにより、本件砂浜から佐賀県嬉野市内の病院に搬送され、会陰裂創、直腸全層性裂創等と診断され、14日間入院した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長の水上オートバイの操縦経験等に関する情報</p> <p>船長は、水上オートバイの操縦経験が約30年あった。</p> <p>船長は、同乗者を乗船させる際、なるべく同乗者を落水させないように操縦を行っており、旋回時に同乗者が落水したことが何度かあったが、発進直後に同乗者が落水した経験はなく、本事故当時も、いつもと同じように本船を発進させていた。</p> <p>(2) ジェット噴流の人体への危険性及び乗船者の服装に関する情報</p> <p>水上オートバイは、船尾部のジェットノズルから出される噴流（ジェット噴流）により、推力を得ることができるようになっており、ジェット噴流の人体への危険性及び乗船者の服装について、本船の取扱説明書（安全情報）によれば、次のとおり記載されている（本船以外の水上オートバイの取扱説明書等においても同様の記載がある。）</p>

身体を保護できる衣類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、身体や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）の十分な保護にはなりません。体を保護でき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。

（以下略）

前記事項（以下「ジェット噴流に関する注意事項」という。）は、警告ラベルと称するラベルにも同様に記載されており、操縦ハンドル後方の見やすい場所に貼付されるようになっているが、船長が本船を中古で購入した際、同警告ラベルは貼付されておらず、取扱説明書もなかった。

（図3 参照）

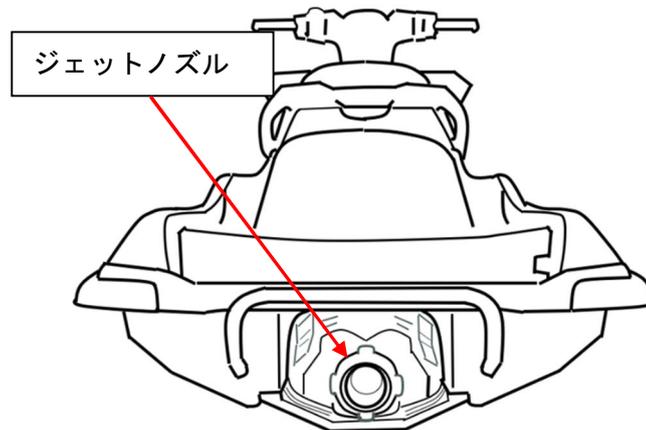


図3 本船（船尾方から見た図）

(3) ジェット噴流の人体への危険性や乗船者の服装に関する船長及び同乗者Aの認識等

① 船長

船長は、ふだん、同乗者に対し、前の人の体やハンドグリップをしっかりと掴むようにといった着席姿勢や救命胴衣の着用等について、注意喚起を行うとともに自身も注意を払うようにしていた。また、船長の口述によれば、水上オートバイに人を乗せた際の安全確保に関する認識は、次のとおりであった。

a ジェット噴流の人体への危険性については、本船以外の水上オートバイの運航時も含め、ジェット噴流に関する注意事項又は同様の記載内容を読んだ記憶がなく、認識がなかった。

b 同乗者Aが、僚船で3人乗りの遊走を経験した後、本船に移乗してきたので、着席姿勢等については理解していると思

	<p>い、前の人の腹部に両手を回して掴むことなどを徹底しなかった。</p> <p>また、船長は、水上オートバイに同乗者を乗船させる際、同乗者が長袖の上衣、半ズボン等肌を覆う服装を着用していれば、落水したとしてもけがをすることはないと考えていた。</p> <p>② 同乗者A</p> <p>同乗者Aは、事前に、河原でのイベントと聞かされていたので、濡れることなどを想定しておらず、普段着の長袖の上衣に薄手の半ズボンを着用していた。</p> <p>また、同乗者Aは、水上オートバイに乗船するのが初めてであったが、同じグループの人に水上オートバイへの乗船を誘われた際、乗船者の服装などの注意事項について知らされておらず、落水時におけるジェット噴流の人体への危険性についても、知らされていなかった。</p> <p>(4) 海上保安庁がホームページで提供している Water Safety Guide の水上オートバイに乗船する際の服装についての注意^{*1}には、次のとおり記載されている。</p> <p>推奨される服装として、①ライフジャケット②ウェットスーツ又はドライスーツ③ゴーグル（サングラス）④グローブ⑤マリナーブーツを挙げ、事故を防止するためのポイントとして、水上オートバイに乗船する際は「推奨される服装」を確実に着用し、落水時における衝撃やジェット噴流等によるけがなどに備えて、ネオプレン素材（合成ゴム素材の1つ）のウェットスーツやドライスーツを着用すること。</p> <p>(5) 運輸安全委員会ダイジェスト第32号（平成31年3月発行）^{*2}には、「ジェット噴流事故の分析」において、同乗者に体を保護できるウェットスーツボトム等を着用させること、3人乗りの後部座席に着席している者は落水して負傷する危険性が高いので、注意する必要があることなどが記載されている。</p> <p>(6) 救命胴衣について</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

^{*1} Water Safety Guide 水上オートバイに乗船する際の服装についての注意
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/pwc/01_clothes/index.html

^{*2} 運輸安全委員会ダイジェスト第32号「楽しいレジャーに潜む事故！～バナナボートなどの浮体をえい航中の事故が急増、ジェット噴流による死傷も～」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No32_all.pdf

判明した事項の解析

(1) 事故発生に関する解析

本船は、浜崎海岸北方沖において、船首から船長、同乗者B、同乗者Aの順に着席し、同乗者Aがハンドグリップの掴める場所が狭く、両腕が後ろに回る不安定な着席姿勢となっており、体をしっかりと支えることができない状態となっている状況下、船長が本船を発進させたことから、同乗者Aが、船尾方に落水し、本船のジェット噴流を下半身開口部付近に受けて負傷したものと考えられる。

(2) 事故要因の解析

① 負傷した同乗者Aの着席状況

同乗者Aは、本船に移乗した後、後部座席に着席し、僚船乗船時と同様にハンドグリップの船首側部分を掴もうとしたものの、同乗者Bが既に同部分を両手で掴んでおり、他に掴む所がなかったことから、ハンドグリップの船尾側部分を両手で掴んだものと考えられる。

その際、同乗者Aは、ハンドグリップの掴める場所が狭く、両腕が後ろに回る不安定な姿勢となっており、体をしっかりと支えることができず、焦りを感じていたものと考えられる。

② 本船発進前の船長の同乗者に対する注意喚起等の状況

船長は、同乗者Aが後部座席に着席したのを確認し、本船を発進させる前に、同乗者A及び同乗者Bに対し、前の人の腹部か、ハンドグリップを掴むように、簡単な注意を行った。その後、発進する旨の声を掛けたが、同乗者A及び同乗者Bから何も反応がなかったことから、了承したものと思い、本船を発進させたものと考えられる。

船長は、その際、早く遊走を終わらせようと思い、また、同乗者Aが、既に僚船で3人乗りの遊走を経験しており、着席姿勢等を理解していると思ったことから、本船に移乗後、同乗者Aに対し、前の人の腹部に両手を回して掴むことを徹底するなど、同乗者の着席状況の確認を十分に行わなかったものと考えられる。

③ ジェット噴流による負傷の危険性に関する船長及び同乗者Aの認識

a 船長

船長は、次のことから、ジェット噴流による負傷の危険性を理解していなかったものと考えられる。

(a) 水上オートバイの操縦経験が約30年あったが、発進直後に同乗者が落水した経験がなかった。

(b) 本船以外の水上オートバイの運航時も含め、ジェット噴流に関する注意事項又は同様の記載内容を読んだ記憶がな

	<p>く、ジェット噴流による負傷の危険性について認識がなかった。</p> <p>(c) ジェット噴流に関する注意事項にジェット噴流による負傷の危険性について情報が記載されていたが、船長は、本船を中古で購入しており、取扱説明書が付属されておらず、また、同情報が記載された警告ラベルが貼付されていなかった。</p> <p>また、船長は、ジェット噴流による負傷の危険性を理解していなかったことから、同乗者の服装について、同乗者が肌を覆う服装を着用していれば、落水したとしてもけがをすることはないと考えており、同乗者Aの服装にも危険性を感じなかったものと考えられる。</p> <p>b 同乗者A</p> <p>同乗者Aは、水上オートバイに乗船するのが初めてであったが、水上オートバイへの乗船を誘われた際、乗船者の服装などの注意事項について知らされておらず、落水時におけるジェット噴流による負傷の危険性についても、知らされていなかったことから、普段着の長袖の上衣に薄手の半ズボンの服装で水上オートバイに乗船することに、危険性を感じなかったものと考えられる。</p> <p>④ 負傷の発生状況</p> <p>同乗者Aは、前記①に記述したとおり、着席姿勢が不安定な姿勢となっており、体をしっかりと支えることができなかったことから、船長が本船を発進させた際、バランスを崩し、船尾方に落水したものと考えられる。</p> <p>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、体や開口部に大きな怪我を負うおそれがあり、体を保護できる衣類等を着用する必要があるものの、同乗者Aは、前記③bに記述したとおり、普段着の長袖の上衣に薄手の半ズボンを着用していたことから、落水した際、体を保護することができず、本船のジェット噴流を下半身開口部に受けて負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、浜崎海岸北方沖において、船長が同乗者の着席姿勢を確認せずに本船を発進させたため、不安定な着席姿勢となっていた同乗者Aが、バランスを崩して船尾方に落水し、本船のジェット噴流を下半身開口部付近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> <p>(1) 水上オートバイの船長は、ジェット噴流による負傷の危険性を</p>

	<p>理解した上で、次に示す、同乗者の安全確保を確実に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">① 落水時のジェット噴流による負傷防止のため、同乗者に体を保護するウェットスーツボトム等厚くしっかりした丈夫な布の保護衣を必ず着用させる。② 同乗者に着席姿勢にかかる注意事項を理解させ、安全な着席状態であることを確認した上で発進する。 <p>(2) 船舶所有者は、水上オートバイを中古で購入する際、取扱説明書及び船体に貼付されている警告ラベルに記載されているジェット噴流による負傷及びウェットスーツボトム等の着用についての情報を必ず確認すること。</p>
--	---

付図1 事故発生場所概略図

