

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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	同乗者死傷
発生日時	令和7年9月21日 11時40分頃
発生場所	岡山県岡山市東区宝伝 <small>ほうでん</small> の田坪海岸南方沖 朝日港西宝伝東防波堤灯台から真方位205°380m付近 (概位 北緯34°34.9′ 東経134°05.9′)
事故の概要	水上オートバイ <small>ユウヤ</small> の後部座席に座っていた同乗者2人は、遊走中に落水して死傷した。
事故調査の経過	令和7年9月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 YUYA、0.1トン 271-38880岡山、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、221kW、平成28年4月、定員3人 (写真1、写真2 参照)
 <p>写真1 本船（右舷船首から）</p>	 <p>写真2 本船（右舷船尾から）</p>
乗組員等に関する情報	船長 40歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年8月4日 免許証交付日 令和7年5月26日 (令和12年8月3日まで有効) 同乗者A 21歳 同乗者B 21歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者A）

	重傷 1人（同乗者B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人がそれぞれ操縦する水上オートバイ3隻と共に、バーベキュー及び遊走の目的で、令和7年9月21日10時30分頃、田坪海岸に到着した。</p> <p>田坪海岸では、船長のグループ以外にも数グループが水上オートバイの遊走を行っていた。</p> <p>船長は、知人らと食事をしていた際、田坪海岸にいた者（面識なし）から水上オートバイへの同乗を希望している人を乗せてあげてほしいと依頼され、同乗させることとした。</p> <p>船長は、初めて会った同乗者A及び同乗者Bを、それぞれ自身のすぐ後ろ及び最後部に着席させ、11時00分頃、田坪海岸を沖に向けて出発した。</p> <p>船長は、出発前に同乗者A及び同乗者Bに本船を発進させることを伝え、同乗者Aが自身の肩付近をしっかりと掴んでいた^{つか}ので、知り合いであろう同乗者Bも同乗者Aをしっかりと掴むと思った。このため、同乗者A及び同乗者Bに対し、落水しないよう前方の着席者にしっかりと掴まっておくことをあらかじめ伝えなかった。</p> <p>田坪海岸沖の海域では、船長の知人の水上オートバイ3隻のほか数隻の水上オートバイが遊走していた。</p> <p>船長は、他船が本船に接近してきた際は接近しないように避け、直進、ジグザグ走行及び左右の旋回の遊走を行っては、停船させて海上で休憩することを繰り返した。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、本船が停船していた際、着席位置を入れ替わり、船長の後方に同乗者Bが、最後部に同乗者Aがそれぞれ着席した。</p> <p>船長は、再び本船で遊走を開始し、田坪海岸南方沖で本船を西進させた後、右旋回中に傾斜した船体のバランスをとろうと増速した際、11時40分頃に船体が軽くなったと感じた。（図1参照）</p>



図1 事故発生場所概略図

(国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用)

船長は、船尾方を振り返ったところ、同乗者Aが着席しておらず、自身の後方に着席していた同乗者Bが後部座席から‘本船船尾部のステップ’（以下単に「ステップ」という。）に転落してしりもちをついたのを見た。

船長は、急に減速させると同乗者Bの顔面が後部座席最後部のグリップハンドルに当たってしまうと思い、スロットルレバーを緩めないまま本船を直進させた。

(写真3、写真4 参照)



写真3 船尾部



写真4 座席

同乗者Bは、ステップから船尾部後方に落水した。

船長は、直ちに本船を右旋回させたところ、海面に浮かんでいる同乗者Aを認め、本船から飛び降りて同乗者Aに泳いで接近し、ステップに上がれるかどうかを確認したところ、同乗者Aは痛みを訴えた。

船長は、同乗者Aをステップに乗せ、後部座席最後部の上下のグリップハンドルを握って同乗者Aの体を自身の体で保持したまま、駆けつけた者が操縦する本船で田坪海岸まで戻った。

同乗者Bは、痛みを感じて海面に浮かんでいたところ、付近の水上オートバイに救助されて田坪海岸に戻った。

同乗者A及び同乗者Bは、田坪海岸にいた者の119番通報で到着した救急車によって、岡山市内の2か所の病院にそれぞれ搬送された。

同乗者Aは、次のとおり検案された。

直接死因：失血（発症から死亡までの期間：短時間）

主要所見：肛門周囲裂創、骨盤腔内動静脈損傷

同乗者Bは、高エネルギー外傷による直腸損傷によって全治1か月と診断され、10日間の入院加療となった。

その他の事項

(1) 船長の経験等

船長は、平成27年8月に特殊小型船舶操縦免許を取得以降、知人の所有する水上オートバイを操縦し、令和3年5月に本船を所有して、例年7月から9月にかけて月2～3回程度、本船を操縦していた。

船長は、本事故以前、後部座席に同乗者2人を乗せて遊走した経験があったが、同乗者2人の場合は、船長のみや同乗者1人のときと比べて、船尾部が下がった状態となり、船体のバランスをとることが難しいと感じていた。

(2) 同乗者の経験

同乗者Bは、水上オートバイに乗船したのは、本船が初めてであった。同乗者Bによれば、友人である同乗者Aも同様と思うとのことであった。

(3) 船長及び同乗者の服装等

船長は、ラッシュガード、スパッツ、海水パンツ等を着用していた。

同乗者A及び同乗者Bは、上下セパレートタイプの水着を着用していた。

船長、同乗者A及び同乗者Bは、ベスト型の救命胴衣を着用していたが、水上オートバイ製造会社から着用を警告されていたウェットスーツパンツ等については着用していなかった（(5)で詳述）。

(4) 遊走時の認識

船長及び同乗者Bは次のとおり述べた。

① 船長

同乗者A及び同乗者Bを落水させないように注意しながら、船体のバランスをとりつつ本船を遊走させ、速力はバランスを保持できる程度の約20～30km/h（対地速力、以下同じ。）としていた。

同乗者Aと同乗者Bが座席位置を替わった後、自身の後方に着席した同乗者Bから胸付近をきつくしっかり掴まれていると感じていたが、遊走を繰り返すうちに、どこを掴まれているのか分からなくなった。

後部座席には、同乗者が着席した際に手で握って体を支えるための幅約3cmのシートバンドが装備されていたが、本事故当時、同乗者Bが同バンドの上に座っていた。（写真4参照）

② 同乗者B

乗船して強く掴まっていたが遊走中は力を込めて掴んでも手が離れそうになった瞬間が何回かあった。

座席位置によって遊走中の体感が変わるのではないかと思い、同乗者Aと座席を交替した。座席位置を替わってから、自身は船長の腹部に両手を回し、同乗者Aは自身の腹部に両手を回して掴んでいた。

本船に乗船してから時間が経ち、慣れてきたこともあってか、船長への掴まり方は座席位置を替わった時に比べて緩くなっていたかもしれない。

海岸を出発してからずっと本船に乗っていて、海岸に帰りたい気持ちがあり、落ちないと終わらないのではないかと思っていた。

落水時はわざと手を離したのではなく、手が離れてしまった。

(5) 噴流の体への危険性に対する注意喚起

水上オートバイは、船尾部のジェットノズルからの噴流で推力

を得る。噴流の体への危険性及び乗船者の服装について、船体や取扱説明書において注意喚起が行われている。

① 本船

船尾部に貼付された警告ラベルには、次のとおり記載されていた。(関係部分のみ抜粋)

●乗船者は身体を保護できる衣服を着用してください。

落水時の衝撃による水圧やジェットノズルの近くで強い水圧を受けた場合、体腔（腔や肛門）内に水が入り負傷する恐れがあります。通常の水着では身体を十分に保護できません。身体を保護できるウェットスーツパンツ等を必ず着用してください。

●ウォータークラフトの背後に人がいるときはスロットルを開けないでください。

エンジンを停止させるか、アイドルスピードにしてください。

スロットルを開けると、ジェットノズルから排出される水や異物でけがをする恐れがあります。

(写真5、写真6及び写真7 参照)



写真5 船尾部に貼付された警告ラベル



写真6 船尾部のジェットノズル



写真7 噴流

※本事故に関係しない参考画像

(運輸安全委員会ダイジェスト第32号から引用)

後部座席最後部にも、ウェットスーツパンツを図示したイラストのラベルが貼付されていた。(写真8参照)



写真8 後部座席最後部のイラストラベル

② 取扱説明書

国内における販売会社の水上オートバイ取扱説明書の記載は次のとおりであった。(関係部分のみ抜粋)

a A社(本船が該当)

乗船者は身体を保護できる衣服を着用してください。落水時の衝撃による水圧やジェットノズルの近くで強い水圧を受けた場合、体腔内に水が入り負傷する恐れがあります。通常の水着では身体を十分に保護できません。身体を保護できるウェットスーツパンツ等を必ず着用してください。ウェットスーツは水が透過する速度を著しく遅らせる厚い材質(ネオプレン)でできています。通常の水着では身体を十分に保護できませんが、このような負傷を防ぐことができる水上・水

中スポーツ用のウェアもあります。水の流れで位置がずれやすいような水着では身体を保護できません。材質的には厚手のもの、布目の詰まったもの、発水加工を施したもの、身体にフィットするものほど防護機能が高くなります。止むを得ずウェットスーツパンツ以外のものを着用する場合は、最大限に身体を保護できるようなデザインの衣服を着用してください。

b B社

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の近く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。ネオプレン（ウェットスーツ素材）製のショーツを必ず着用してください。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。

c C社

落水は重傷や死亡事故の原因になります。

すべての乗員は、ネオプレン製（ウェットスーツの素材）のショーツを着用し、後方に落水したときにジェット噴流が体内に入らないようにしなければなりません。ネオプレン製ショーツを着用しないライダーは、直腸、膣、および体内に重傷を負い、永久的な損傷を被っています。

(6) 噴流の体への危険性についての認識等

船長及び同乗者Bは次のとおり述べた。

① 船長

本船の最大速度は約100km/hであるが、本事故当時の遊走中の速度は、船体のバランスを保持できる程度の約20～30km/hであった。スロットルレバーが全開になっていなかったが深刻な被害になってしまった。

免許の取得時及び更新時の講習や本船の船尾部に貼付された警告ラベルの内容から、噴流が危険であることを知っていたので、発進時には船尾方に人がいないことを確認したり、徐々に速度を上げたりしていた。

本事故以前に自身や知人が水上オートバイを操縦した際、噴流による事故は発生していなかった。

② 同乗者B

落水時に噴流が危険であることは船長から伝えられていなかったため、落水して負傷するとは思わなかった。

(7) 水上オートバイの噴流による同乗者死傷事故の安全啓発等

① 海上保安庁

	<p>海上保安庁がウェブサイトを提供している 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マリンスーツを挙げ、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噴流等による負傷などに備えて、ネオプレン素材（合成ゴム素材の一つ）のウェットスーツやドライスーツを着用すること。</p> <p>② 運輸安全委員会</p> <p>当委員会では、同種事故事例及び事故防止措置を掲載した次の資料を公表している。</p> <p>a 「水上オートバイ あなたが楽しむその前に」事務局神戸事務所（平成25年4月発行）^{*2}</p> <p>b 運輸安全委員会ダイジェスト第17号（平成27年4月発行）^{*3}</p> <p>c 運輸安全委員会ダイジェスト第32号（平成31年3月発行）^{*4}</p>
<p>分析</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) 事故発生の状況</p> <p>本船は、田坪海岸南方沖において、船首側から船長、同乗者B、同乗者Aの順に着席して遊走中、船長が、同乗者A及び同乗者Bに対し、落水しないよう前方の着席者にしっかり掴まっておくことをあらかじめ伝えなかったことから、右旋回中に傾斜した船体のバランスをとろうと増速した際、同乗者A及び同乗者Bが、体のバランスを崩して船尾部後方に落水し、本船の噴流を下半身開口部に受けて死傷したものと考えられる。</p> <p>(2) 事故要因の解析</p> <p>① 船長による同乗者への注意喚起の状況</p> <p>船長は、田坪海岸を出発する際、同乗者Aが自身の肩付近をしっかり掴んでいたため、知り合いであろう同乗者Bも同乗者Aをしっかり掴むと思い、同乗者A及び同乗者Bに対し、落水しないよう前方の着席者にしっかり掴まっておくことをあらか</p>

*1 https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/pwc/01_clothes/index.html

*2 <https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/localanalysis/04kobe/20130426kbanalysis.pdf>

*3 https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No17/No17_pdf/jtsbdi-17_all.pdf

*4 https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No32_all.pdf

じめ伝えなかったものと考えられる。

② 同乗者A及び同乗者Bの着席状況

本事故発生前の遊走時は、船長の後方に同乗者Bが、最後部に同乗者Aが着席し、同乗者Bは船長の腹部に両手を回し、同乗者Aは同乗者Bの腹部に両手を回して、それぞれ前方の着席者の体を掴んでいたものと考えられる。

③ 船長と同乗者のコミュニケーション

船長と同乗者Bは、次のことからコミュニケーションがとれていなかった可能性があると考えられる。

a 船長は、同乗者A及び同乗者Bと本事故当日に初めて会った。

b 同乗者Bは、ずっと本船に乗っていて、海岸に帰りたい気持ちがあり、落ちないと終わらないのではないかと思っていたが、海岸に帰りたいことを船長に伝えていなかった。

④ 同乗者の落水前の状況

船長は、船体のバランスを保持できる程度の約20～30 km/hの速力で本船を遊走させていたものと考えられる。

他方、同乗者Bは、次のことから、遊走中の本船から落水しないよう前方の着席者に掴まっていたものと考えられる。

a 乗船して強く掴まっていたが遊走中は力を込めて掴んでも手が離れそうになった瞬間が何回かあったと述べていたこと。

b 落水時はわざと手を離したのではなく、手が離れてしまったと述べていたこと。

同乗者Bは、次のことから、本事故発生前には、疲れを感じ、集中力を維持することが難しい状況になっていた可能性が考えられる。

a 船長は、後方に着席した同乗者Bから胸付近をきつくしっかり掴まれていると感じていたが、遊走を繰り返すうちに、どこを掴まれているのか分からなくなったと述べていたこと。

b 同乗者Bは、水上オートバイに初めて乗船し、本船が田坪海岸を出発して以降、遊走を繰り返す間は海上で休憩し、40分程度の時間が経過していたこと。

本事故当時は後部座席に同乗者A及び同乗者Bが着席し、シートバンドが使用できない状況であったことから、船長は、同乗者A及び同乗者Bに対し、前方の着席者にしっかり掴まっておくことを繰り返し伝える必要があったものと考えられる。

⑤ 同乗者の落水時の状況

同乗者Aは、同乗者Bが後部座席からステップに転落する前

に、体のバランスを崩し、船尾部後方に落水した可能性があると考えられる。

同乗者Bは、船長の体を掴んでいた両手が離れて、体のバランスを崩し、後部座席からステップに転落した後、ステップから船尾部後方に落水したものと考えられる。

船長は、ステップに転落してしりもちをついた同乗者Bを見て、急に減速させると同乗者Bの顔面が後部座席最後部のグリップハンドルに当たってしまうと思い、スロットルレバーを緩めないまま本船を直進させたことから、船尾部のジェットノズルから噴流が放出されていたものと考えられる。

⑥ 噴流の体への危険性に関する船長及び同乗者の認識等

a 船長

船長は、水上オートバイの操縦経験が約10年あり、免許の取得時及び更新時の講習や船尾部に貼付された警告ラベルの内容から、落水時の噴流の危険性及び通常の水着では体を十分に保護できず、体を保護できる衣類の着用が求められていたことを知っていたものの、次のことから、噴流による死傷の危険性を正しく理解していなかったものと考えられる。

(a) 本事故以前に、自身や知人が水上オートバイを操縦した際、噴流による事故が発生したことはなく、自身が当事者となる事故が起こると思わなかった。

(b) 自身は乗船時に体を保護できる衣類を着用していなかった。

(c) 体を保護できる衣類を着用させていない状態の同乗者A及び同乗者Bを本船に同乗させ、落水時に噴流による危険性があることを伝えないまま、遊走していた。

b 同乗者B

同乗者Bは、水上オートバイに乗船したのは本船が初めてであり、落水時に噴流による危険性があることを船長から伝えられておらず、船尾部に貼付された警告ラベルや後部座席最後部のイラストラベルの内容に気付かないで水着のまま本船に同乗したものと考えられ、同乗者Aも同様の認識であった可能性が考えられる。

本事故発生前に、同乗者Bが落ちないと終わらないのではないかと思ったことは、落水時に噴流による危険性があることを船長から伝えられておらず、落水して負傷するとは思わなかったことによるものと考えられる。

⑦ 死傷の発生状況

水着を着用していた同乗者A及び同乗者Bは、落水した際、下半身を保護することができず、本船の噴流を下半身開口部に

	<p>受けて死傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、田坪海岸南方沖において、船首側から船長、同乗者B、同乗者Aの順に着席して遊走中、船長が、同乗者A及び同乗者Bに対し、落水しないよう前方の着席者にしっかり掴まっておくことをあらかじめ伝えなかったため、また、本船の噴流から体を保護できる衣類を着用させなかったため、右旋回中に傾斜した船体のバランスをとろうと増速した際、同乗者A及び同乗者Bが、体のバランスを崩して船尾部後方に落水し、本船の噴流を下半身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>
再発防止策	<p>海上保安庁は、水上オートバイのジェット噴流による死傷事故が発生している状況やウェットスーツ等を着用することで身体の損傷を防止すること等についてリーフレットを作成し、令和7年10月6日からウェブサイト^{*5}に掲載し注意喚起を実施した。</p> <p>NPO法人パーソナルウォータークラフト安全協会は、海上保安庁が作成した前記リーフレットをウェブサイト^{*6}に掲載し注意喚起を実施した。</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"> ・水上オートバイの船長は、同乗者が後方へ落水した場合、自船の噴流によって同乗者の下半身開口部（膣、肛門）に損傷を与えることを防止するため、次のことを徹底すること。 －水上オートバイの製造会社の警告に従い、同乗者に体を保護できるウェットスーツパンツ等厚くしっかりした丈夫な布の衣服を必ず着用させる。 －同乗者に対し、シートバンド又は前方の着席者へしっかり掴まっておくよう、遊走前及び遊走中、繰り返し注意喚起する。

*5 <https://www.kaiho.mlit.go.jp/06kanku/tamano/pdf/pwc20251006.pdf>

*6 <http://www.pwsa-jp.com/img/index/okayama.pdf#zoom=100>