

## 船舶事故調査報告書

令和6年8月28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 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	令和5年7月16日 14時35分ごろ
発生場所	滋賀県大津市近江舞子南東方沖（琵琶湖西部） 男松三等三角点から真方位075° 490m付近 （概位 北緯35° 13.8′ 東経135° 58.1′）
事故の概要	プレジャーボート小槌屋は、航行中、船内に打ち込んだ波が滞留して沈没した。
事故調査の経過	令和5年7月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート 小槌屋、1.8トン 253-33148滋賀、株式会社太尊工業 6.40m (Lr) × 2.38m × 1.17m、FRP ガソリン機関、船内機、240.50kW、平成25年8月
乗組員等に関する情報	船長 40歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年10月2日 免許証交付日 令和2年10月2日 （令和7年10月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約5～8m/s、視界 良好 水象：波高 約0.6～0.8m、水温 約26℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、令和5年7月16日09時30分ごろ滋賀県近江八幡市に所在するマリーナを出航し、対岸の大津市南比良の砂浜に向かい、到着後、砂浜付近で錨泊して友人等と会合した。 船長は、更に知人6人を乗せ、13時50分ごろ友人が操縦する水上オートバイと共に近江舞子方面に向けて遊走し、近江舞子南東方沖で機関を一旦停止した後、遊走を再開しようとしたところ、機関が始動しなかった。 船長は、マリーナ担当者に電話で対応方法を問い合わせ、本船の船

	<p>尾部に水が溜まっていると機関が始動しないことがあるので、水をかき出して始動するように助言を受けた。</p> <p>船長は、マリナー担当者との電話を終えた14時30分ごろ、舷縁を越えた波が船内に滞留していることに気づき、同航していた水上オートバイの友人に、近くを航行していた警備艇へ本船の救助を要請するよう依頼した。</p> <p>本船は、波が更に打ち込んで船尾部が下がっていったので、船長が船尾部に集まっていた乗船者に船首方に移動するよう指示していたところ、14時33分ごろ来援した警備艇が船尾方に傾いていた本船の船首部に接舷して乗船者の救助を始めた。</p> <p>本船は、乗船者5人が救助された14時35分ごろに船尾方から沈没し、残る乗船者2人及び船長が船外に投げ出された。</p> <p>投げ出された乗船者2人は、警備艇が投げた救命浮環及び同航していた水上オートバイにそれぞれ掴まっていたところを、船長は、湖面で浮いていたところを警備艇により救助され、先に救助されていた乗船者5人と共に大津市南小松港に運ばれた。</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>本船は、平水区域を航行区域とし、最大搭載人員が、旅客10人、船員1人の計11人であった。</p> <p>船長は、令和2年10月に小型船舶操縦士免許を取得し、本船を琵琶湖で遊走する目的で購入後、本事故当日は約1年ぶり7回目の操船であった。</p> <p>船長は、出航時にマリナー担当者から本事故当日の波は高いと聞いたが、マリナー周辺の湖面は穏やかであったので、支障はないと思って出航した。</p> <p>本船のビルジポンプは、サンデッキシート下に備えられた機関の下方の左舷船底に設けられ、ビルジが船内に溜まると自動で運転して左舷後部外板の放水口から排出するようになっていた。(写真1、図1参照)</p> <div data-bbox="542 1541 1428 1960" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船の同型船</p>

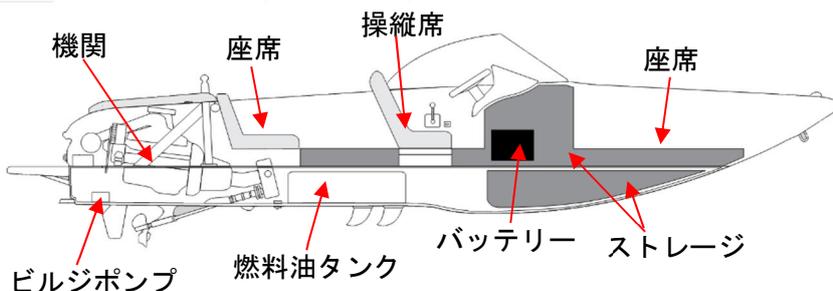


図 1 側面図

マリーナ担当者によれば、本船は、浮体等えい航用のトーイングボートで、乾舷より高い波の中を航行する場合、速力や波に対する船の向きによっては船首が波に潜り、船内に流入した湖水はビルジポンプにより排出される構造であった。

マリーナ担当者は、本事故発生時、船内に多量の湖水が流入してビルジポンプによる排出が追いつかず、船尾に滞留した湖水が機関に達し、機関を始動しようとした際、Vベルトがかき上げた湖水が吸気口に吸引されて機関が始動しなかったのではないかと本事故後に思った。

船長は、本船の船尾の乾舷が約0.5mであり、近江舞子南東方沖で機関を一旦停止した際、乗船者が船尾部に集まっていて乾舷が低くなっていたので、船尾方から舷縁を越える波の打ち込みが続き、船内に滞留した湖水が機関にまで達したのではないかと本事故後に思った。

船長は、本船の機関の整備点検（出航前点検も含む）をマリーナ担当者に依頼して令和5年6月に実施し、本事故当日には出航前点検を行っていて、船体及び機関等に異常を認めていなかった。

船長は救命胴衣を着用し、その他の乗船者は救命胴衣を着用していなかった。

**分析**

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

あり

不明

あり

本船は、乾舷を超える高さの波を受けて航行した後に乗船者が船尾部に集まっていて乾舷が低くなっていたことから、舷縁を越えた波の打ち込みが続き、ビルジポンプによる排出が間に合わず、機関まで湖水が滞留して機関を始動できなくなり、更に波が打ち込んで沈没したものと考えられる。

本船は、出航前点検において、浸水等の異常を認めていなかったことから、航行中に流入した多量の湖水が船内に滞留したものと考えられる。

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、乾舷を超える高さの波を受けて航行した後に乗船者が船尾部に集まっていて乾舷が低くなっていたため、舷縁を越えた波の打ち込みが続き、ビルジポンプによる排出が間に合わず、湖水が船内に滞留して沈没したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 乾舷の小さい小型船舶を操船する船長は、乾舷より高い波の中を航行する場合、速力や波に対する船の向きによっては船首が波に潜ることがあるので、自船の耐波性能等をよく理解し、航行中に乾舷を超える高さの波を認めた場合、早めに帰航すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、小型船舶の暴露甲板上の乗船者に対して、救命胴衣を着用させること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

