

## 船舶事故調査報告書

令和7年9月10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	乗揚
発生日時	令和6年8月4日 17時30分頃
発生場所	岐阜県岐阜市鶯飼 <sup>うか</sup> い大橋の上流側（長良川） 北野神社四等三角点から真方位139°610m付近 （概位 北緯35°26.8′ 東経136°48.6′）
事故の概要	水上オートバイ フルカワ工業は、長良川を上流に向かって航行中、消波ブロックに乗り揚げた。 フルカワ工業は、船長が死亡し、同乗者が重傷を負い、船底外板に破損を生じて沈没した。
事故調査の経過	令和6年8月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	水上オートバイ フルカワ工業、0.2トン 240-71622 岐阜、株式会社フルカワ工業 2.99m (Lr) × 1.22m × 0.60m、FRP ガソリン機関、193kW、令和6年7月
乗組員等に関する情報	船長 32歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和6年7月11日 免許証交付日 令和6年7月11日 （令和11年7月10日まで有効） 同乗者 37歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年10月31日 免許証交付日 令和6年7月16日 （令和11年7月15日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）、重傷 1人（同乗者）
損傷	船首部から船体後部にわたり船底外板に破損、操縦ハンドル等船首上部構造物が脱落等（写真1～写真3参照）



写真1 船首上部



写真2 左舷船首



写真3 右舷下部

気象・水象

気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好  
水象：川面 平穏

事故の経過

船長及び船長の親族を含む10人程度のグループ（以下「本件グループ」という。）は、令和6年8月4日10時頃から、鵜飼い大橋上流側の長良川左岸（南側）の河川敷（以下「本件河川敷」という。）に、本船を含む5台の水上オートバイを用意し、バーベキュー及び長良川における水上オートバイによる遊走を行っていた。

本件河川敷周辺では、本件グループの他に水上オートバイによる遊走を行う者はいなかったが、複数の別のグループがバーベキューを行っていた。

船長が別のグループの1人を本船の後部座席に乗せて遊走に行ったまま戻ってくるのが遅かったので、船長の親族は、自身の水上オートバイ（以下「親族艇」という。）に乗って上流方向に状況を見に行ったところ、本件河川敷から約700m上流の右岸付近で、船長が、乗船者が水中に落とした携帯電話を探している様子を目にした。

船長が探していた場所は、水深が深かったので、船長の親族は、携帯電話の回収は困難と思い、船長に対して一旦本件河川敷に戻るよう伝えた。

本船は、本件河川敷に戻ったところ、本件グループの1人（以下「同乗者」という。）が水中に潜って携帯電話を探すことを申し出たので、船長及び同乗者の2人で本船に乗り、水中の携帯電話を探す目的で、再び、上流方向へ本件河川敷を出発した。

船長の親族は、本船が本件河川敷を出発したのを見た後、遠ざかるエンジン音を聞いて間もない17時30分頃に鈍い大きな音を聞いた。

船長の親族は、本件河川敷から音が聞こえた上流を見ても距離（約

400m) があって状況を確認できなかったので、親族艇で上流に向かったところ、本船が無人で沈みかけており、その上流側の川面に船長及び同乗者が浮いているのを認めた。

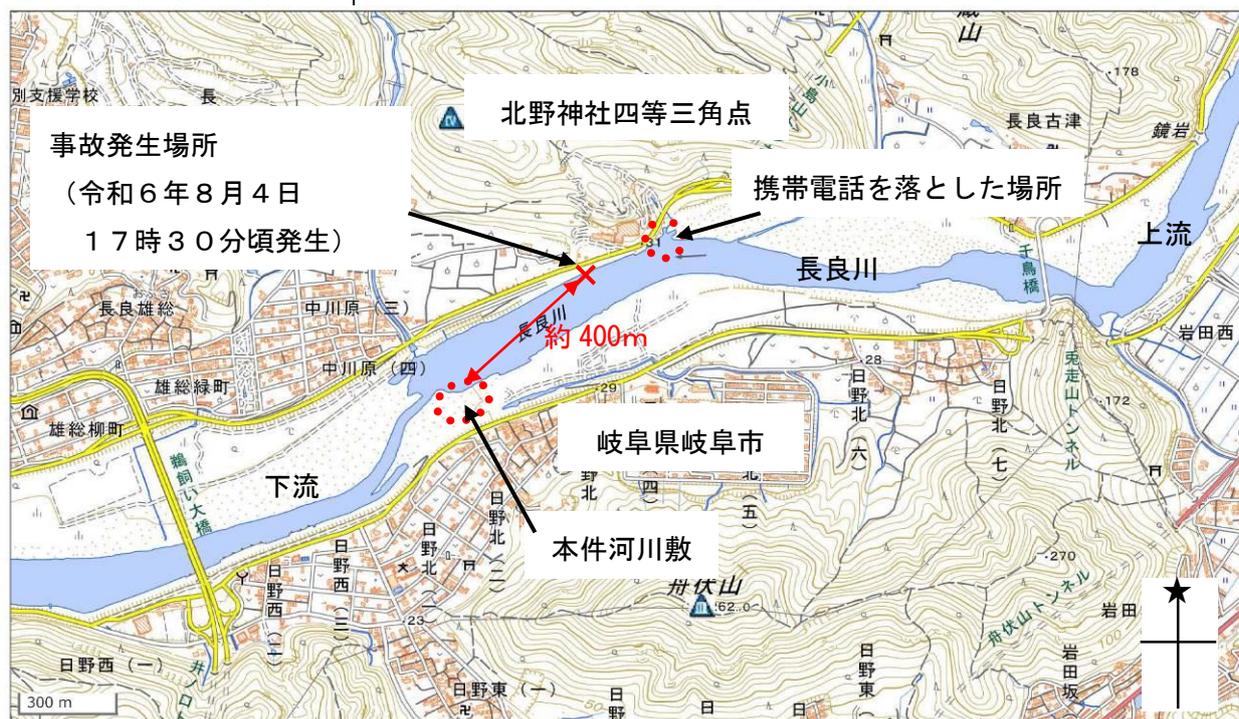
船長の親族は、別の水上オートバイで駆けつけた本件グループの者と共に救助に当たり、船長及び同乗者を本件河川敷に搬送した後、17時38分頃119番通報を行った。

船長及び同乗者は、救急車により病院に搬送されたが、船長は医師により死亡が確認され、同乗者は骨盤骨折等と診断された。

船長は、後日、司法解剖が行われ、死因が腹部大動脈断裂による失血死と検案され、多発骨盤骨折の所見が認められた。

事故発生場所付近の右岸には、消波ブロックが敷設されており、船長及び同乗者が浮いていた川面の少し下流側の消波ブロックに衝突痕が認められた。(以下、衝突痕のあった消波ブロックを「本件消波ブロック」という。)

本船は、事故発生場所付近で沈没したが、後日、引き揚げられた。(図1、写真4及び写真5 参照)



※ 国土地理院Webサイトの地理院地図を使用

図1 事故発生場所概略図



写真4 本件河川敷から  
本件消波ブロック方を見る



写真5 本件消波ブロック付近

その他の事項

(1) 船長及び同乗者に関する情報

本船の緊急エンジン停止コードは、船長の救命胴衣に取り付けられていた。

同乗者は、本事故当時の状況を思い出すことができなかった。

船長の親族によれば、本事故当日、船長の体調に特段の問題があるようには見られなかった。

船長は、本事故発生の約1か月前に特殊小型船舶操縦士免許を取得していた。

船長は、本船と年式の異なる同じ艇種の水上オートバイを所有していた。また、本事故当日は主に親族艇を使用して遊走しており、親族艇は本船と同型艇であった。

船長は、上半身裸で救命胴衣を着用し、また、同乗者は、ラッシュガードの上に救命胴衣を着用し、共に海水パンツを着用していた。

同乗者によれば、船長及び同乗者は、共に、昼食時に飲酒をしたが、その後はノンアルコール飲料を飲んでいた。

船長は、本事故後の検視時において、微量のアルコールが検出された。

なお、船舶職員及び小型船舶操縦者法は、小型船舶操縦者の遵守事項として「小型船舶操縦者は、飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。」と規定している。

(2) 事故発生場所付近に関する情報

本件消波ブロックは、本件河川敷から北東方に直線距離で約400mの場所に位置し、乗揚時の状況を目撃した者はいなかった。

本件グループの者によれば、事故発生場所付近は、本件河川敷

側（左岸）は水深が浅いので、水上オートバイの遊走者は本件消波ブロック側（右岸）を航行していた。

(3) 本船に関する情報

本船の管理者によれば、本船は、スロットルレバーを全開にすると数秒で100km/hの速力に到達し、最高速力は約110km/hであった。

本船のエンジンコントロールモジュール（エンジンの動作を電子的に管理する装置）は、エンジン停止前1分間の運転状況を1秒間隔で記録していた。同記録によるスロットルレバー開度（%）、トルク（%）（最大トルクに対する割合）及びエンジン回転数毎分（rpm）の推移は、図2（エンジン運転状況記録）のとおりであった。なお、本船のエンジンは、アイドリング時の回転数が1,800±50rpmで、最大出力が217kW、同回転数が8,000rpmである。

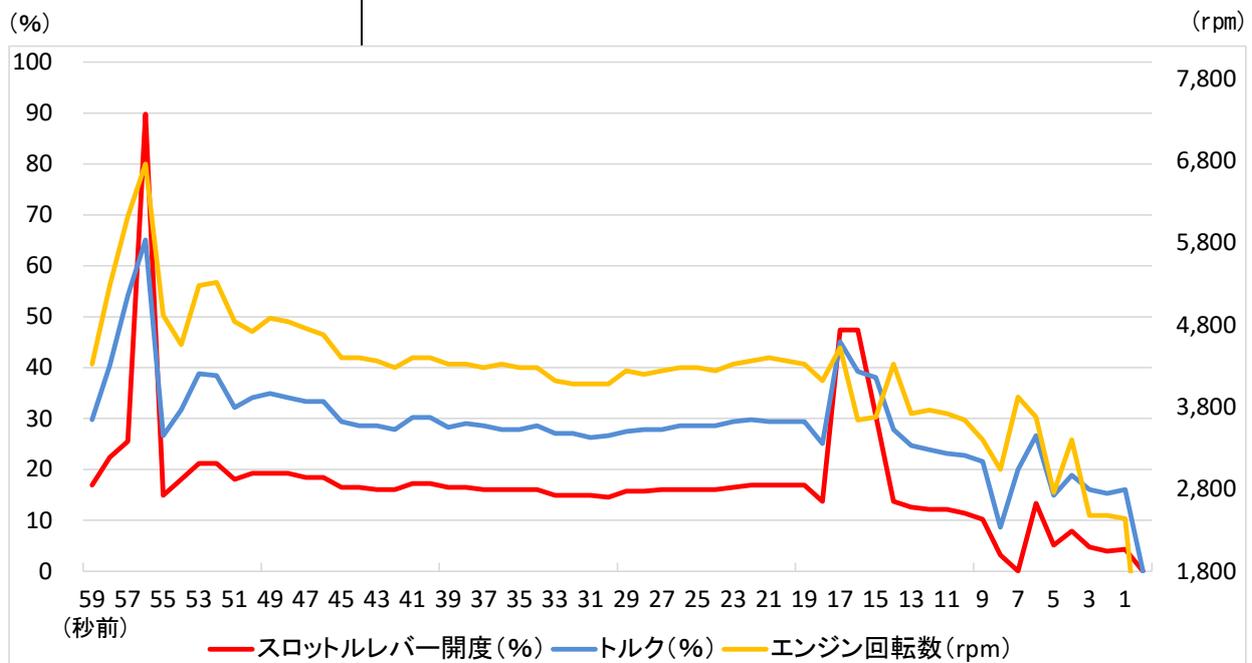


図2 エンジン運転状況記録  
(エンジン停止の59秒前からエンジン停止まで)

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

不明  
なし  
なし

本船は、長良川右岸付近を上流に向かって北東進中、本件消波ブロックに乗り揚げたものと推定される。

本船は、船底外板が船首部から船体後部まで広範囲にわたって破損していることから、高速力で本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。

	<p>船長及び同乗者は、本事故後に本件消波ブロックの上流側で浮いていたこと並びに船長が腹部大動脈断裂及び兩人共に骨盤骨折を負っていることから、本船が高速力で本件消波ブロックに乗り揚げて急停止した際、慣性の作用により前方へ投げ出されて何らかに下腹部を強打して、船長が死亡し、同乗者が重傷を負った可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本件河川敷から本件消波ブロックまでの直線距離が約400mで、本船のエンジン運転状況記録によれば、エンジンが停止する56秒前にスロットルレバー開度が90%となり、その後、同開度20%未満で運転されていることから、本船のエンジンが停止する約1分前に本件河川敷を出発した後、船長がスロットルレバー操作により速力を調整しながら航行していたものと考えられる。</p> <p>本船は、前述のとおり高速力で本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられ、また、スロットルレバー開度が、20%未満で約30秒間継続した後、エンジンが停止する17秒前に約17%から約48%に急激に増加していることから、この頃に、船長がスロットルレバーを操作して加速し、高速力となった本船が本件消波ブロックに乗り揚げた可能性があると考えられる。しかしながら、船長が死亡し、同乗者の記憶が失われており、目撃者がいないことから、本船が本件消波ブロックに向首した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、長良川右岸付近を上流に向かって北東進中、本件消波ブロックに乗り揚げたものと推定される。</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>・水上オートバイの船長は、可航水域の広さ、操縦経験及び技量、同乗者の有無等を基に状況を適切に判断し、常に安全に停止できる速力で航行すること。</li> <li>・水上オートバイの船長は、消波ブロック等の障害物付近を航行する場合、障害物から安全な距離をとること。</li> <li>・水上オートバイの操縦を行おうとする者は、操縦前に飲酒をしないこと。</li> </ul>