

船舶事故調査報告書

令和7年10月15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	乗組員等死傷
発生日時	令和6年6月14日 14時27分頃
発生場所	<p>熊本県菊池川（同県玉名市と同県和水町との境界を流れる菊池川に建造された白石堰の下流側）</p> <p>白坂三等三角点から真方位158°880m付近 （概位 北緯32°58.2′ 東経130°35.7′）</p>
事故の概要	水上オートバイ武志は、菊池川を下流に向かって航行中、白石堰を乗り越えて下流側の川底に落下し、船長が投げ出されて死亡するとともに同乗者が負傷した。
事故調査の経過	<p>令和6年6月20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。</p> <p>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。</p>
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	<p>水上オートバイ 武志、0.2トン</p> <p>240-62470福岡、株式会社原田建設</p> <p>2.85m (Lr) × 1.10m × 0.47m、FRP</p> <p>ガソリン機関、154.5kW、平成22年4月</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 53歳</p> <p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年4月7日 免許証交付日 令和5年12月19日 （令和11年4月6日まで有効）</p> <p>同乗者 11歳</p>
死傷者等	<p>死亡 1人（船長）</p> <p>軽傷 1人（同乗者）</p>
損傷	船底中央部付近の外板に破口、船底外板（船首部から船尾部にかけて）に擦過傷
気象・水象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好</p> <p>水象：川面 穏やか</p>
事故の経過	<p>(1) 白石堰に関する情報（概要及び構造）</p> <p>① 概要</p> <p>白石堰は、菊池川の下流部に位置し、河川の水位を調整して</p>

右岸（「左右」については、上流側を背にして下流側に向かって立った時の状態を示す。以下同じ。）と左岸の田畑に農業用水を送水する目的で、菊池川を横断して建造された農業用利水施設であった。

② 構造

白石堰は、川幅約140mの菊池川の右岸と左岸に土砂吐きゲートが1門ずつ設けられており、また、土砂吐きゲート間に5本の堰柱（せきちゆう 海拔標高約7.8m、幅約1m）を建て、堰柱の間に4門の転倒ゲート（起伏調整可能なゲート）が設けられていた。

転倒ゲート起立時、上流側の水面の海拔標高は約7.5m、下流側の川底の海拔標高は約4.0mであり、白石堰の上流側と下流側との高低差は約3.5mであった。本事故当時、転倒ゲートは起立していた。

白石堰の下流側は、越流水による洗掘を防ぐために、約53mにわたってコンクリートの川底（みずた 水叩き約23m、ごしょうこう 護床工約30m）となっており、水深は十数cmであった。

なお、転倒ゲート倒伏時の白石堰の状況は、写真3のとおりであった。

（写真1～3、図1 参照）

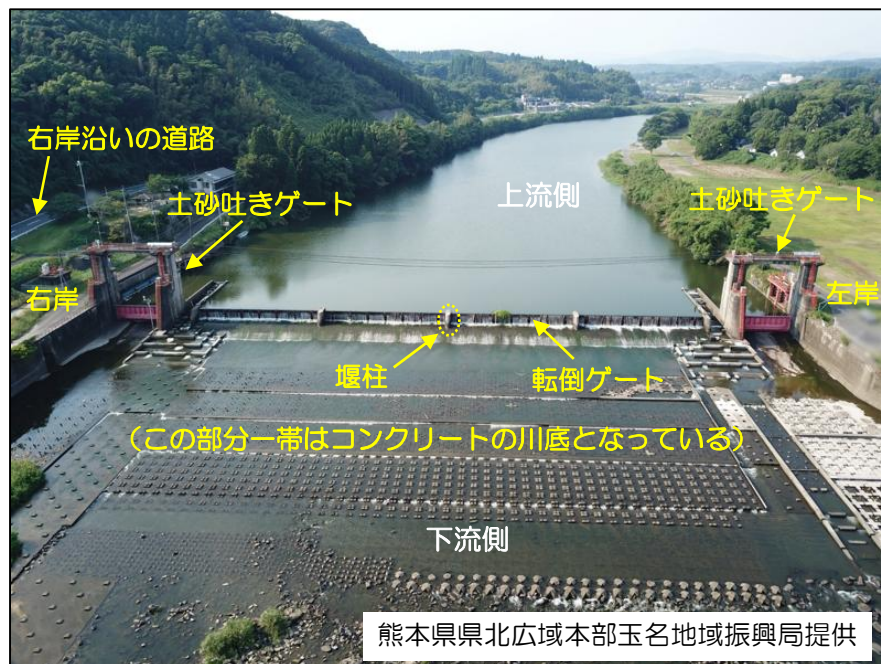


写真1 白石堰の状況（下流側から撮影）

右岸の河川敷を出発した。

本船は、前記河川敷沖の菊池川で遊走を開始した。

菊池川右岸沿いの道路を下流の方向に向かって走行していた車の運転手（以下「第一発見者」という。）は、14時26分頃、左前方に、白石堰の北北東方（上流方向）1.6km付近に当たる菊池川を下流に向かって航行する本船を見た。

第一発見者は、時速50km程度の速さで車を走行中、本船が、更に下流に向かい、車から遠ざかる様子を見ていた。

第一発見者は、その後、菊池川右岸沿いに設けられた堤防で菊池川を航行する本船が見えなくなったが、再度、菊池川が見えるようになったので、菊池川の方に視線を向けたところ、14時27分頃本船が白石堰を乗り越えたように見えた。

(3) 本事故発生後の経過

第一発見者は、そのまま菊池川右岸沿いの道路に沿って車を走行させ、白石堰に差し掛かったので、同堰の方を見たところ、左前方に白石堰の下流側で停止している本船を見た。

第一発見者は、直ちに車を止めた後、14時28分頃、119番通報するとともに、車から降りて白石堰に向かった。

第一発見者は、白石堰に向かっている途中、右岸側の土砂吐きゲートの下流側付近をふらついて転倒しながらも歩いている同乗者を見た。そして、同乗者が土砂吐きゲート横の階段状になった魚道の端部に上がって、同端部を上流側に歩き始め、魚道の端部から白石堰の上流側に転落するのを見た。

（写真4、5 参照）

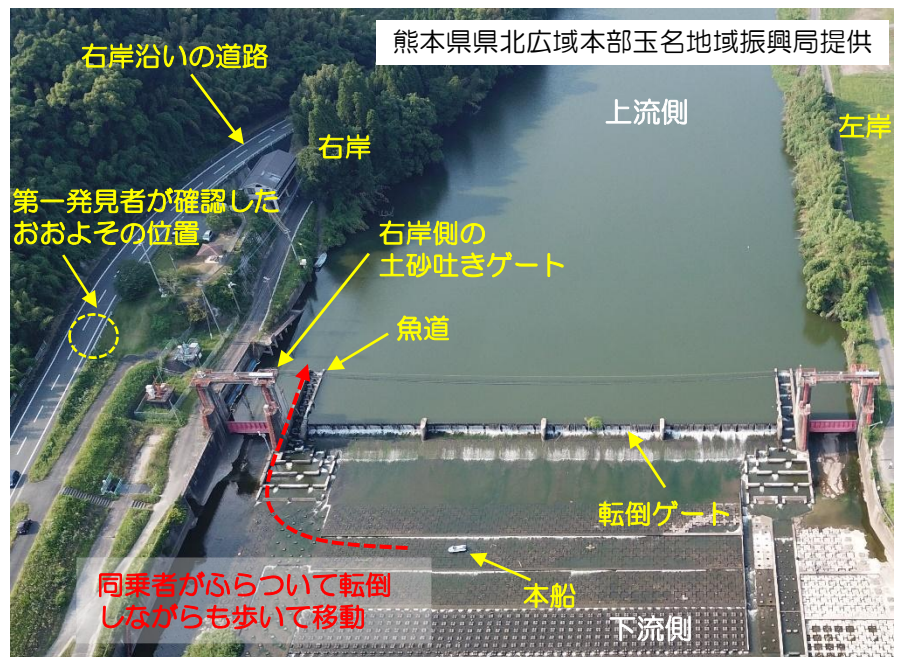


写真4 白石堰の下流側で停止している本船の状況



写真5 本船（本事故後の状態）

第一発見者は、白石堰の上流側に飛び込んで同乗者の助けにukai、同乗者を右岸上に引き揚げて救助した。

第一発見者は、同乗者に他に人がいないか確認し、同乗者からもう1人いると聞いたので、周囲を見渡したところ、本船の下流側約2～3mの場所で倒れている船長を発見した。

現場に駆けつけた救急隊員は、本船の下流側でうつ伏せの状態に倒れていた船長を救助した。

船長は、玉名市内の病院に救急車で搬送されたものの、16時56分に医師により死亡が確認された。

同乗者は、熊本市内の病院にヘリコプターで搬送され、高エネルギー外傷疑い、頭部挫創と診断されて入院加療を受けた後、翌日に退院した。

本船は、警察が手配した業者によって菊池川から陸揚げされた後、船舶所有者に引き渡された。

(4) 本事故後に確認された事故現場の状況

本船が停止していた場所は、白石堰から約26.5m下流側であり、同堰の下流側の川底には、白石堰と本船が停止していた間に十数mの範囲にわたって擦過痕が確認された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 船長及び同乗者に関する情報

① 本事故当日の状況

船長及び同乗者は、船長の友人や同乗者の家族等と共に午前中から河川敷に集まり、バーベキューをしたり、水上オートバイの遊走をしたりしていた。

② 船長の水上オートバイの操縦経験等

船長の水上オートバイの操縦経験、菊池川での操縦経験及び白石堰の認識については、情報が得られなかった。

	<p>③ 本事故当時の着座状況</p> <p>船長及び同乗者の着座状況については、情報が得られなかった。</p> <p>④ 本事故の目撃者の状況</p> <p>本事故発生当時、白石堰付近に人はおらず、第一発見者以外、本事故を目撃した者はいなかった。</p> <p>⑤ 救命胴衣の着用状況</p> <p>船長及び同乗者は、共に救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>⑥ 船長のアルコール検出状況</p> <p>死体検案時、船長の体内からアルコールが検出された。</p> <p>(2) 船長の司法解剖に関する情報</p> <p>船長は、司法解剖の結果、死因は短時間での多発外傷と検案された。</p> <p>なお、死体検案書には、外因死の追加事項として次の所見が記載されていた。</p> <p>① 障害の発生時期は、6月14日14時25分であること。</p> <p>② 船長は、水上オートバイから投げ出されて浅い川底に全身を強く打ち受傷したこと。</p> <p>(3) 小型船舶操縦者の遵守事項に関する情報</p> <p>① 救命胴衣</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）並びに同法施行規則（昭和26年運輸省令第91号）により、小型船舶操縦者は、航行中の特殊小型船舶（水上オートバイ）に乗船している場合、救命胴衣を着用し、同乗者に救命胴衣を着用させる義務がある。</p> <p>② 飲酒</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法には、「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。」と規定されている。</p> <p>(4) 本船の船体等不具合に関する情報</p> <p>本船は、本事故後、水上オートバイの販売、修理等を行う会社による点検が行われ、船体、機関、ステアリングシステム及び減速装置に不具合は確認されなかった。</p> <p>(5) 現場調査による白石堰の視認状況に関する情報</p> <p>① 調査方法</p> <p>令和7年5月26日、地方事故調査官が、菊池川右岸沿いの道路を白石堰から上流側に徐々に離れる方法により、同堰の方を望み、白石堰の視認状況に関する現場調査を実施した。</p> <p>② 調査結果（上流側から見た白石堰の状況）</p>
--	---

転倒ゲートは起立状態であった。

白石堰の上流側の流れは緩やかに見え、白石堰から離れた上流側（写真7撮影位置）からは、下流側のコンクリートの川底（水叩き及び護床工部分のいずれも）を見通すことができなかった。

また、堰柱の上端と、せき止められた水面とがほぼ同じ高さに見え、白石堰の存在を認識しづらく、同堰の上流側と下流側の水位が同一に見える状況であった。

（図2、写真6、7 参照）



国土地理院
地理院地図（電子国土 web）使用

図2 写真撮影位置



写真6 白石堰の状況（同堰近くの上流側から撮影）

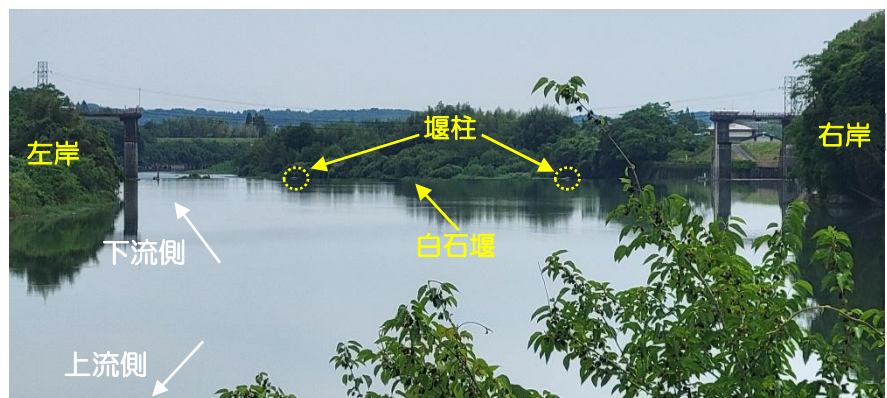


写真7 白石堰の状況
（写真6の撮影位置から更に上流側の位置から撮影）

(6) 河川利用ルールに関する情報

本船が出発した河川敷には、本事故発生の21年前に策定された水面利用のマナー向上を促す看板（以下「河川敷看板」という。）が設置されていた。（写真8参照）

また、同河川敷に繋がる道路の出入口には、本事故発生の数年前に水面利用のマナー向上を促す目的で、河川敷看板を基に新たに作成された看板（以下「道路看板」という。）が設置されていた。（写真9、図3参照）

これら2つの看板によれば、白石堰付近は航行禁止区間となっ

ており、白石堰の上流側でUターンする（引き返す）よう注意喚起がなされていた。



写真8 河川敷看板



写真9 本船が出発した河川敷に繋がる道路の出入口



(九州地方整備局菊池川河川事務所玉名出張所提供)

図3 道路看板

<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>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>(1) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、船長及び同乗者が乗船し、白石堰の北北東方3.5km付近に当たる菊池川右岸の河川敷を出発して同河川敷沖で遊走を行った後、下流に向けて航行を開始したものと考えられる。</p> <p>本船は、菊池川を下流に向かって航行中、白石堰を乗り越えて下流側のコンクリートの川底に落下し、船長が投げ出されて死亡するとともに、同乗者が軽傷を負ったものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生の要因に関する解析</p> <p>① 事故発生場所（白石堰）の状況</p> <p>a 白石堰の構造</p> <p>白石堰は、転倒ゲートが起立した状態で、上流側と下流側との高低差が約3.5mとなっている。また、白石堰の下流側は、コンクリートの川底となっていることに加え、水上オートバイが航行できるほどの水量がないことから、水上オートバイが航行可能な構造ではなかったものと推定される。</p> <p>b 上流側からの白石堰の視認状況</p> <p>その他の事項(5)に記述したように、現場調査において、転倒ゲートが起立した状態で、上流側から白石堰の方を望んだ際、堰柱の上端と、せき止められた水面とがほぼ同じ高さに見え、白石堰の存在を認識しづらく、同堰の上流側と下流側の水位が同一に見える状況が確認できた。</p> <p>白石堰の存在を知らず、周囲の状況を注意深く確認せずに航行していた場合、同堰の構造（堰柱の存在や白石堰の下流側の状況）に気付かないおそれがあるものと考えられる。</p> <p>c 河川利用ルールの周知状況</p> <p>その他の事項(6)に記述したように、本船が出発した河川敷及び河川敷に繋がる道路の出入口に、河川敷看板及び道路看板が設置されていたものの、これら2つの看板は、写真8及び写真9に示すような状況で設置されていた。</p> <p>これら2つの看板は、水上オートバイの操縦者など河川利用者に対し、白石堰付近が航行禁止区間となっており、同堰の上流側でUターンする（引き返す）ことを注意喚起するものであったが、河川利用者の目に留まりにくい状況であったものと考えられる。</p> <p>d まとめ</p>
--	--

	<p>前記 a ～ c から、水上オートバイの操縦者は、近づいてはならない河川管理施設が存在する場合があること及び独自の河川利用ルールが策定されている場合があることを認識する必要がある。</p> <p>河川敷看板や道路看板の設置は、水上オートバイの操縦者など河川利用者に対し、注意を促すために必要かつ重要なものであると考えられる。</p> <p>② 船長の白石堰に関する認識状況</p> <p>船長の白石堰に関する詳細な認識及び本船が白川堰を乗り越えた状況については、船長が死亡しており、他の関係者からも必要な情報が得られなかったことから、明らかにすることができなかった。</p> <p>しかしながら、本船が白石堰に向かって航行し、同堰を乗り越えていることから、船長は白石堰の存在を認識していなかった又は白石堰の存在は認識していたものの、その構造を理解していなかったものと考えられる。</p> <p>また、死体検案時に、船長の体内からアルコールが検出されていることから、本事故当時、飲酒をしていた可能性が高く、飲酒の影響により船長の安全運航に必要な情報処理能力、注意力、判断力などが低下していた可能性があるものと考えられる。飲酒をして水上オートバイを操縦することは船舶職員及び小型船舶操縦者法により禁じられていることから、船長は本船を操縦してはならなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 死傷者の発生に関する解析</p> <p>① 船長の死亡の状況</p> <p>船長の死因は、多発外傷であった。</p> <p>船長は、本船が白石堰を乗り越えた際又は白石堰を乗り越えて下流側に落下した際、投げ出されてコンクリートの川底で全身を強打したことから、多発外傷を負ったものと考えられる。</p> <p>② 同乗者の負傷の状況</p> <p>同乗者は、救急車で病院に搬送され、頭部挫創と診断された。</p> <p>同乗者は、本船が白石堰を乗り越えた際又は本船が白石堰を乗り越えて下流側に落下した際、何らかで頭部を打ったことから、頭部挫創を負ったものと考えられる。しかしながら、同乗者が負傷した状況については、同乗者から必要な情報が得られなかったことから、明らかにすることはできなかった。</p> <p>③ 船長及び同乗者の着座状況</p> <p>船長及び同乗者の着座状況については、船長が死亡しており、同乗者から必要な情報が得られなかったことから、明らか</p>
--	---

	<p>にすることはできなかった。</p> <p>(4) その他安全（救命胴衣）に関する解析</p> <p>船長及び同乗者は、共に救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、船舶職員及び小型船舶操縦者法の遵守事項を遵守し、自ら救命胴衣を着用するとともに、同乗者に救命胴衣を着用させなければならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、菊池川を下流に向かって航行中、上流側と下流側との高低差が約3.5mある白石堰を乗り越えたため、同堰の下流側に落下し、船長が投げ出されてコンクリートの川底で全身を強打し、また、同乗者が何らかで頭部を打ったことにより発生したものと考えられる。</p> <p>本船が白石堰を乗り越えたことについては、船長が白石堰の存在を認識していなかったこと又は白石堰の存在は認識していたものの、その構造を理解していなかったことによるものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>(1) 国土交通省九州地方整備局は、本事故後、河川巡視を強化するとともに、熊本県、警察と協議し、本船が出発した河川敷に繋がる道路の出入口や同河川敷の水上オートバイの昇降場所（スロープ）付近に、「白石堰は落差（3.5m）があり大変危険であるので、絶対に近づかない」旨を記載した看板を新たに作成して設置した。（図4参照）</p> <p>また、本事故発生を踏まえ、新たに河川利用に関する協議会発足の検討を始めた。</p> <div data-bbox="732 1223 1251 1821" data-label="Image"> </div> <p>図4 九州地方整備局が作成して設置した看板</p> <p>(2) 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"> ・河川で水上オートバイの操縦を行おうとする者は、管理する河

	<p>川事務所に問い合わせるなどして河川の特徴、河川管理施設の構造、河川利用ルールを含む航行上の注意事項を確認するとともに、高低差のある堰などの河川管理施設には近づかないことなど、河川利用ルール等の事前把握に努めること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 河川事務所は、次の再発防止策を採ることが望ましい。 <ul style="list-style-type: none"> ① 管理する河川に近づいてはならない河川管理施設が存在する場合や独自に河川利用ルールを策定している場合、河川利用者の目に留まりやすい場所に、注意喚起を促す看板を設置すること。 ② それら注意喚起の情報をウェブサイト等で幅広く周知を行うこと。 ③ 水上オートバイ等の堰周辺の立入禁止区域への進入を防ぐため、河川にボンデン（浮き球）付きロープやブイなどを設置すること。 ・ 水上オートバイの操縦を行おうとする者は、操縦前に飲酒をしてはならず、また、自ら救命胴衣を着用するとともに同乗者にも救命胴衣を着用させるなど、小型船舶操縦者の遵守事項を遵守すること。
--	--

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 2万5千分の1地形図使用