

船舶事故調査報告書

令和7年7月23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9月8日 15時10分ごろ
発生場所	滋賀県大津市近江舞子中浜水泳場東方沖（琵琶湖西部） 男松三等三角点から真方位036°570m付近 （概位 北緯35°14.0′ 東経135°58.0′）
事故の概要	水上オートバイ ^{エムケー} MK0005は、航行中、同乗者2人が落水し、うち1人が負傷した。
事故調査の経過	令和6年9月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。なお、後日、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 MK0005、0.2トン 253-35858 京都、個人所有 2.99m (Lr) × 1.22m × 0.60m、FRP ガソリン機関、163kW、令和3年3月 （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 42歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年9月13日 免許証交付日 令和元年9月13日 （令和6年9月12日まで有効） 同乗者A 16歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）

損傷	なし
気象・水象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 水象：波高 約0.3～0.4m、水温 約28℃
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、近江舞子中浜水泳場近くの砂浜（以下「本件砂浜」という。）で知り合った2人を乗せ、令和6年9月8日14時30分ごろ、仲間の水上オートバイ3隻と共に本件砂浜を出発した。</p> <p>本船は、本件砂浜東方沖で約30分間遊走した後、仲間の水上オートバイ3隻と集まって機関を停止して漂泊し、本船の同乗者2人と仲間の水上オートバイに乗船していた船長以外の3人の乗船者計5人は、湖面で遊泳した。</p> <p>同乗者Aは、周囲にいた水上オートバイの船長に「本船に4人で乗りやー」と言われ、他の2人（以下「同乗者B」及び「同乗者C」という。）と共に泳いで本船に向かった。</p> <p>船長は、仲間と本件砂浜に戻ることとし、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cが本船の方に泳いで来た際、3人乗せると定員超過になると分かっていたが、1人を湖面に置いて行くのは危ないと思い、一旦3人を乗せた後、近くにいた仲間の水上オートバイに1人を移乗させることとした。</p> <p>船長は、自身の後方に同乗者C、同乗者B及び同乗者Aの順に着席させた後、本船の左舷方10m付近にいた仲間の水上オートバイの方へ左旋回して向かうこととした。</p> <p>船長は、後方に振り返って同乗者へ声を掛け、15時10分ごろ約10km/hの対地速力で出発した直後、右舷船首方から波を受けて船体が左舷側に傾斜して倒れそうになったので、船体を立て直そうと右にハンドルを少し切った状態で急加速した。</p> <p>同乗者Aは同乗者Bの救命胴衣を掴み、同乗者Bは同乗者Cの後方から船長の救命胴衣を掴んでいたが、本船が出発し加速した際に両人とも落水した。</p> <p>(図1 参照)</p>

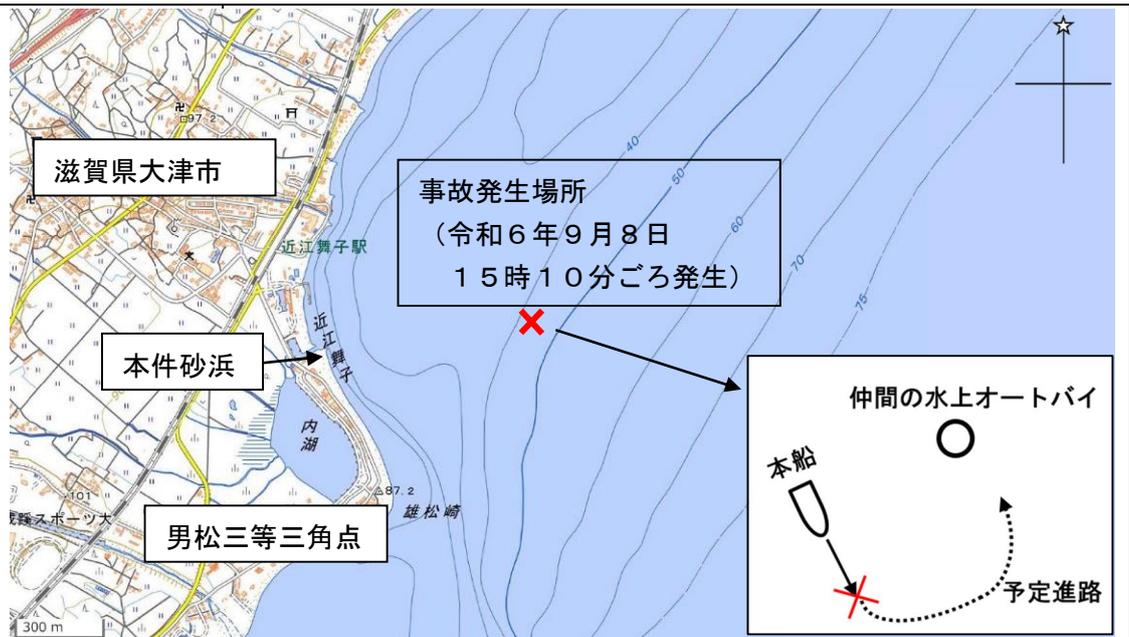


図1 事故発生経過概略図

※国土地理院Webサイト地図を加工して制作

船長は、自身の腹部に手を回していた同乗者Cから「落ちた」と聞き、本船を停止させて後方を振り返ったところ、船尾方に落水した同乗者A及び同乗者Bを認め、本船を反転させて落水者の方に向かった。

船長は、痛そうにしていた同乗者Aを同乗者Cが本船に引き揚げた後、本件砂浜に戻り、知人に119番通報を依頼した。

同乗者Bは、他の仲間の水上オートバイに乗船して本件砂浜に戻った。

同乗者Aは、救急車で病院に搬送され、直腸損傷（腹腔に達する開放創合併あり）（令和7年9月治癒見込）と診断され、手術を行って14日間入院した。

その他の事項

船長は、令和元年に特殊小型船舶操縦免許を取得後、年間20～30回の琵琶湖での操縦経験があり、本事故発生場所付近で同乗者を乗せて遊走した経験も数多くあった。

本船及び仲間の水上オートバイに同乗していた5人は友人で、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cは、本事故当日が初めての水上オートバイ乗船であった。

本船は、最大とう乗人員が3人（船員1人、旅客2人）であったが、本事故当時、同乗者が3人乗船しており、定員超過の状態であった。

船長は、本船に同乗者3人を乗せた際、同乗者2人を乗せたときよりも船尾部が下がった状態であったことを認識しており、同乗者A及び同乗者Bも、出発時、船尾部が下がっているように感じていた。

同乗者A及び同乗者Bは、船長の出発する際の声は聞こえていな

かった。

船長は、本事故当日、同乗者の水上オートバイの乗船経験を知らず、同乗者に対して乗船中の姿勢の取り方や波等により船体が動揺する際に落水防止の体勢を取るよう具体的な指示や注意等を行っていなかった。

船長は、短パン型の海水パンツ及びラッシュガードの上に固型式の救命胴衣を着用していた。

本船の同乗者3人は、上下セパレートタイプの水着の上に固型式の救命胴衣を着用していたが、ウェットスーツボトムなど水上オートバイ船尾部のジェットノズルからの噴流（以下「ジェット噴流」という。）から体を保護できる衣類を着用していなかった。

船長は、ジェット噴流が体の開口部に入ると負傷する危険性があるので、水上オートバイの同乗者はウェットスーツボトム等を着用しなければならないことは知っていたが、同乗者が落水するような操船をするつもりがなかったため、ウェットスーツボトム等は用意していなかった。

同乗者3人は、水上オートバイに乗船する際、ジェット噴流が体の開口部に入ると負傷する危険性があり、ウェットスーツボトム等を着用しなければならないことを知らなかった。

本船には、ジェット噴流の危険性及びウェットスーツボトム等の体を保護できる衣服等を着用することなどが記載された警告ラベルがハンドルレバーの下方及びシート後方にそれぞれ貼付されていた。（写真2、3参照）



写真2 ハンドルレバー下方の警告ラベル



写真3 シート後方の警告ラベル

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。

*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

	<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ケガなどに備えて、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>運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト32号^{*2}によれば、ジェット噴流事故の傾向として、3人乗りの最後尾の同乗者は落水した際ジェット噴流が体に当たって負傷する危険性が高いと分析されている。</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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>船長は、本件砂浜東方沖において、ウェットスーツボトム等を着用していない3人を定員超過のまま本船に同乗させている状態で、波による船体傾斜を立て直そうとして、ハンドルを右に切って急加速したことから、同乗者A及び同乗者Bの体勢が崩れて船尾方に落水し、最後尾に乗船していた同乗者Aが本船のジェット噴流を下半身に受けて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、最大とう載人員を超過した状態で航行してはならなかった。</p> <p>船長は、本船に同乗者3人を乗せる際、定員を超過することは知っていたが、同乗者1人を湖面に置いて行くのは危ないと思い、一旦3人を乗せた後、近くにいた仲間の水上オートバイのところへ航行して1人を移乗させようと思ったことから、同乗者3人を乗せたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に同乗者3人を乗せた際、同乗者2人を乗せたときよりも船尾部が下がった状態であったことを認識していたことから、本船は、急加速すると船首が浮上して船尾部がより一層下がり、同乗者の体勢が崩れやすかったものと考えられる。</p> <p>船長は、ジェット噴流が体の開口部に入ると負傷する危険性があり、ウェットスーツボトム等を着用しなければならないことを知っていたが、同乗者が落水するような操船をするつもりがなかったことから、ウェットスーツボトム等を着用していない同乗者を乗船させたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本件砂浜東方沖において、船長が、ウェットスーツボト</p>

^{*2} 運輸安全委員会ダイジェスト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

	<p>ム等を着用していない3人を定員超過のまま本船に同乗させている状態で、波による船体傾斜を立て直そうとして、ハンドルを右に切って急加速したため、同乗者A及び同乗者Bの体勢が崩れて船尾方に落水し、最後尾に乗船していた同乗者Aが本船のジェット噴流を下半身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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 水上オートバイの船長は、同乗者がいる場合、船尾が下がった状態となり、急加速すると同乗者が体勢を崩して落水する危険性があるので、急加速しないこと。 ・ 水上オートバイの船長は、定員を遵守して航行すること。 ・ 水上オートバイの船長は、落水した際のジェット噴流による負傷を防止するため、同乗者に体を保護するウェットスーツボトム等を着用させること。