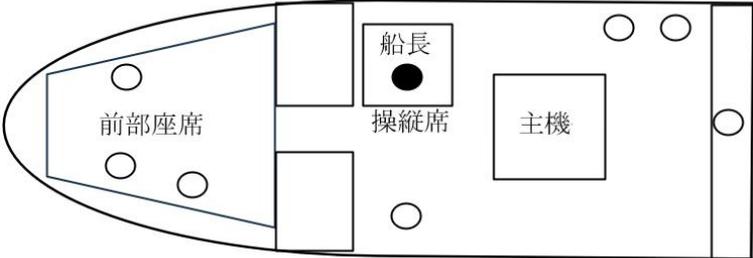


# 船舶事故調査報告書

令和7年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	令和6年7月26日 16時30分ごろ
発生場所	滋賀県大津市木戸東方沖（琵琶湖南西部） 下山神三等三角点から真方位099° 2.1海里付近 （概位 北緯35° 11.6′ 東経135° 57.9′）
事故の概要	プレジャーボート森山号は、航行中、転覆した。
事故調査の経過	令和6年9月17日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート 森山号、5トン未満（長さ5.97m）
船舶番号、船舶所有者等	240-54322滋賀、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	船外機等に濡損（全損）
気象・水象	気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 4、視界 良好 水象：波高 約1.0m、水温 約29℃
事故の経過	<p>本船は、浮体等えい航用のトーイングボート*1で、船長が1人で乗り組み、同乗者8人（大人4人、子供4人）を乗せてマリーナを出航した。</p> <p>本船は、船長が操縦席に座り、同乗者が前部座席に3人、左舷中央部に1人、後部座席に3人それぞれ座り、同乗者1人がウェイクボーダーとして搭乗するウェイクボードをけん引して遊走中、ウェイクボーダーが落水した。（図1 参照）</p> <p style="text-align: right;">○同乗者</p>  <p style="text-align: center;">図1 乗船者の位置</p> <p>船長は、ウェイクボーダーを收容しようとして本船を反転させ、約10 km/hの対地速力でウェイクボーダーに向かっていたところ、本船が船首方から乾舷（水面から舷縁までの高さ）を越える本船の引き波を受けて浸水した。</p>

\*1 「トーイングボート」とは、ウェイクボードや水上スキー等のけん引に特化した性能及び機能を持ち、ボーダーが技を繰り出しやすい引き波を作ることができるボートのことをいう。

船長は、停船してウェイクボーダーにその場に<sup>とど</sup>まるように伝え、本船を加速して甲板<sup>た</sup>上に溜<sup>た</sup>まった水を船尾の排水口から排出させようと思い、本船の航行を始めた。

本船は、航行中、船首方から高さ約1mの波を受けた際、船首部が波に突っ込み、大量の水が船内に流入して船体が右舷側に傾斜して転覆した。

乗船者は、全員が落水して転覆した本船に<sup>つか</sup>まっていたところ、本船の転覆を目撃して来援したプレジャーボートにウェイクボーダーと共に救助され、近くのマリーナに運ばれた。

本船は、沈没した。

船長は、マリーナに到着後、出航したマリーナに本事故の発生を連絡し、警察に通報した。

船長は、航行中に波が高くなっているのを認めたが、本事故当日、出航前に確認した天気予報に風が強くなる予報はなかったので、更に高くなることはないと思い、本船は船首方からの波を受けながら航行していた。

本船は、平水区域を航行区域とし、最大搭載人員が、旅客7人、船員1人の計8人であった。

本船のふだんの乾舷は、船首約0.7m、舷側及び船尾共に約0.5mであり、船長は、本船を購入した時から乾舷が低い船舶であることを認識していた。

船長及び同乗者は、全員が救命胴衣を着用していた。

国土交通省ホームページの「小型船舶の航行の安全に関する教則」（令和5年4月1日施行）には、荒天時の操縦について、次の記載がある。

(1) 風浪に対して直角に航行

波を船首方向から受ける場合は、他の方向に比べて転覆などの危険度は最も低くなる。しかし、波に船首が突込む危険や、船首・船尾が上下する縦揺れ（ピッチング）の発生、船首の左右揺れ（ヨーイング）の発生、また持ち上げられた船首が水面にたたきつけられる衝撃が大きいなど、波の状態に応じた速度の選定及び絶え間のない速力調整が必要な経験を要する操縦が必要となる。

(2) 風浪に対して斜めに航行

波を斜め前方（波の進行方向に対して30度程度）から受けるように航行すると、ピッチングなど発生しにくく、また、衝撃を和らげることができる。ただし、船首が波下側へ落されると、波と平行になり最も危険な状況になるので、角度を保つように操舵する。また、速度が速いほど波の衝撃が大きく船首が落されやすいので、舵がよく効く範囲内で減速する。

<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、航行中、船首方から波を受けながら航行を続けたことから、高さ約1mの波に船首部が突っ込んだ際に大量の水が船内に流入し、右舷側に傾斜しながら転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、航行中に波が高くなっているのを認めたが、出航前に天気予報を確認した際、風が強くなる予報はなく、更に波が高くなることはないと思っていたことから、船首方から波を受けながら本船の航行を続けたものと考えられる。</p> <p>本船は、自船の引き波を受けて浸水した後、甲板上に溜まった水及び前部座席の同乗者により、船首の乾舷がふだんよりも低くなっていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、乾舷が小さい状況で航行を続けたため、高さ約1mの波に船首部が突っ込んだ際に大量の水が船内に流入し、右舷側に傾斜しながら転覆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>・ 小型船舶の船長は、自船の乾舷と波高に留意し、安全な航行に危険を感じた場合は早めに帰航又は避難すること。</li> <li>・ 乾舷の低い小型船舶の船長は、波を受けて航行する場合、船首部が波に突っ込むことのないように、波を斜め前方から受けるように船首の向きを変えるなどしながら操船すること。</li> </ul>