

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	令和7年8月16日 13時50分頃
発生場所	兵庫県南あわじ市慶野松原海岸西方沖 湊 ^{みなと} 港西防波堤灯台から真方位032° 710m付近 (概位 北緯34° 20.3′ 東経134° 43.8′)
事故の概要	水上オートバイ ^{アールエックスディー エックス} R X T - X 300 が浮体をえい航して東進中、また、水上オートバイ ^{アールエックスピー エックス} R X P - X 300 が西進中、RXP-X300 が浮体に接触し、浮体の搭乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	令和7年8月22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 船舶番号、船舶所有者等	A 水上オートバイ RXT-X300、0.2トン 240-69148大阪、個人所有 B 水上オートバイ RXP-X300、0.1トン 250-57792大阪、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、特殊小型 搭乗者A ₁ B 船長B、特殊小型
負傷者	A 重傷 1人（搭乗者A ₁ ） B なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、船長Aの後方に同乗者1人を乗せ、搭乗者A ₁ ほか搭乗者2人を乗せた浮体（以下「浮体」という。）を長さ約20mのロープでつないでえい航しながら、B船と遊走していた。 船長Aは、休憩のため海岸に戻ることにし、海岸に向けて約10～20km/hの対地速度（船長Aの体感による）で、A船の東進を開始した。 船長Aは、A船の東進を開始して間もなく、後方で複数の人の大きな声が聞こえたので振り返ったところ、浮体に搭乗者が2人しか乗っておらず、浮体の右側（浮体の進行方向を前方とした場合。以下同じ。）に座っていた搭乗者A ₁ が海上に浮いていた。 船長Aは、A船を反転させて搭乗者A ₁ の救助に向かい、搭乗者A ₁ をA船に乗せ、その場で118番通報を行った後、海岸に戻って119番通報を行った。

搭乗者A₁は、救急車で病院に搬送され、右肘の骨折等と診断された。

船長Aは、令和5年9月に特殊小型船舶操縦免許を取得し、水上オートバイの操縦経験及び浮体のえい航経験が約2年間で約10回あった。

船長Aは、浮体の見張り役として同乗者1人を自身の後方に乗せていたが、本事故当時は海岸に帰る目的で低速で直進しており、周囲にB船以外の他船もおらず、B船がそれほど浮体に接近すると思っていなかったため、本事故の直前は自身も同乗者も前方を向いており、B船が浮体に接近する状況に気付いていなかった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船と遊走していた。

船長Bは、船長Aと話をして一緒に海岸に戻ることにし、浮体に接近して搭乗者に海岸に戻ることを伝えてからB船を反転させて海岸に戻ろうと思い、浮体の東方沖から、約10～20km/hの対地速力（船長Bの体感による）でB船の西進を開始した。

船長Bは、B船及び浮体が行き会う方向に動いており、数秒後の位置関係が予測できない状態で、浮体に向かう針路でB船を西進させていた。

船長Bは、浮体に近づいてきたので搭乗者に声を掛けようと思い、スロットルレバーから指を離して減速を開始したものの、B船は、行きあしが残った状態で前進を続け、右舷船首方から接近する浮体の右側に右舷船首部が接触し、そのまま浮体を通過した。

(図1 参照)

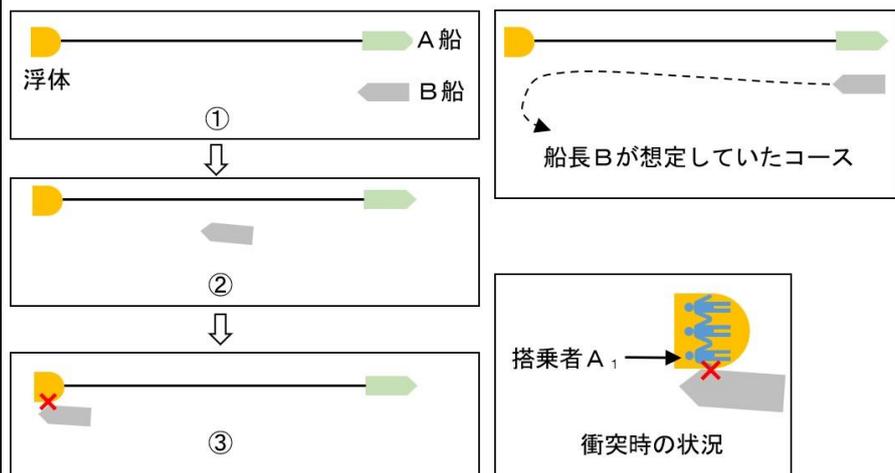


図1 衝突前後の両船及び浮体の相対位置関係

船長Bは、B船を停めて後方を振り返ったところ、搭乗者A₁が海上に浮いていたので、海中に飛び込んで搭乗者A₁を抱きかかえて泳ぎ、付近に到着したA船に乗せた。

船長Bは、A船からロープ及び浮体を外してB船につなぎ、A船が海岸に向けて出発した後、B船で浮体をえい航して海岸に戻った。

	<p>船長Bは、令和4年9月に特殊小型船舶操縦免許を取得し、水上オートバイの操縦経験が約3年間で約30回あった。</p> <p>B船には、ジェット噴流の方向を反転させることで後進や減速に利用できるリバースゲートが装備されていなかった。</p> <p>A船及びB船の乗船者並びに浮体の搭乗者は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>A船は、浮体をえい航して東進していたものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、船長BがB船を浮体に接近させ過ぎたことから、減速したものの行きあしが残った状態で前進を続け、浮体と接触して搭乗者A₁が負傷したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船及び浮体が行き会う方向に動いており、数秒後の位置関係が予測できない状態で、浮体に向かう進路でB船を西進させたことから、B船を浮体に接近させ過ぎたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、浮体をえい航するA船が東進中、B船が西進中、船長BがB船を浮体に接近させ過ぎたため、B船と浮体が接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・水上オートバイの船長は、別の船舶がえい航している浮体から十分な距離をとって航行すること。