

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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12日 17時07分頃
発生場所	沖縄県今帰仁村古宇利ビーチ沖 古宇利港沖防波堤東灯台から真方位104°300m付近 (概位 北緯26°41.6′ 東経128°01.3′)
事故の概要	水上オートバイ古宇利3号が搭乗者3人が乗った浮体をえい航して遊走中、搭乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	令和7年8月20日、主管調査官（那覇事務所）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	水上オートバイ 古宇利3号、0.2トン
船舶番号、船舶所有者等	296-28471 沖縄、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	重傷 1人（搭乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>(1) 本事故発生時の状況</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者3人が乗ったマーブル^{*1}と称するトーイングチューブ（以下「本件浮体」という。）を長さ約18mのロープでえい航し、古宇利ビーチ沖を遊走する目的で、発着場所を出発した。（写真1参照）</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真1 本件浮体</p> <p>船長は、船首方の見張りと搭乗者の状況確認を行いながら、本船を約20km/hの速力（対地速力、以下同じ。）とし、本件浮体を</p>

^{*1} 「マーブル」とは、搭乗者が持ち手を掴んだ状態で横に並んで足を伸ばして座り、水上オートバイ等にえい航されて水面を滑走し、スピード感や波を越える際の浮遊感を楽しむ背もたれ付きの大型浮き輪をいう。

左右に振って波を越えさせながら、遊走海域を東西方向に往復させていた。

本件浮体の中央に座っていた搭乗者（以下「搭乗者A」という。）は、本件浮体が波を越え、跳ね上がって着水した際、腰に痛みを感じた。

船長は、西方に向かって旋回する際、本件浮体の方を見たところ、本件浮体の両端に座っている搭乗者2人が手を上げて本船を止めるよう大声を出しており、また、搭乗者Aの体調が悪そうに見えたので、発着場所へ引き返した。

船長は、搭乗者Aが腰の痛みを訴えたので、負傷者が発生したことを自身が勤務する法人の代表に伝え、同代表は119番通報を行った。

搭乗者Aは、救急車で病院に搬送され、第12胸椎^{つひ}圧迫骨折と診断された。

船長及び搭乗者3人は、全員ベスト型救命胴衣を着用していた。

（図1 参照）



図1 事故発生場所概略図

※国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用

(2) 船長の経験及びふだんのえい航状況

船長は、古宇利ビーチにおける管理やマリレジャーの提供を行う法人に勤務し、約8年間のトーイングチューブのえい航経験を有していた。

船長は、ふだん、出発後しばらくの間は20km/h程度の速力でえい航を行い、それまでの搭乗者の様子を見て更に増速しても海中転落のおそれはないと判断した場合、搭乗者に対して増速の希望の有無を確認し、希望があれば最高25～30km/hの速力まで

	<p>増速していた。なお、過去に減速を希望した搭乗者はいなかった。</p> <p>(3) 本事故当時の速力に関する認識等</p> <p>① 船長</p> <p>本事故当時における約20km/hの速力は、低速力と認識しており、搭乗者3人の様子を見て落水の危険性はなく、楽しそうに見えたので、過大であるとは思っていなかった。</p> <p>本事故当時、搭乗者Aの年齢等を考慮し、更に増速するのは危険と判断していたので、搭乗者3人に対して増速の希望の有無を確認しなかった。</p> <p>② 搭乗者A</p> <p>本事故当時の速力について、搭乗前の想像よりも高速で、波を越える際の浮体の跳ね上がりも大きいと感じていた。</p> <p>本件浮体が左右に振られると、頭も振られて首が痛く、途中から早く終わってほしいと思っていた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、古宇利ビーチ沖において、本件浮体を約20km/hの速力でえい航して遊走中、船長が搭乗者に対して速力変更の希望の有無を確認せずにえい航を続けたことから、本件浮体が、波を越え、跳ね上がって着水した際の衝撃で、搭乗者Aが腰部を負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、搭乗者に対して速力変更の希望の有無を確認せずにえい航を続けたものと考えられる。</p> <p>(1) 搭乗者3人の様子を確認し、落水の危険性はなく、楽しんでいるように見えた。</p> <p>(2) 約20km/hの速力は低速力と認識しており、過去に同速力からの減速を希望した搭乗者はいなかった。</p> <p>(3) 本事故当時、搭乗者Aの年齢等を考慮し、更に増速するのは危険と判断していた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、古宇利ビーチ沖において、本船が本件浮体を約20km/hの速力でえい航して遊走中、船長が搭乗者に対して速力変更の希望の有無を確認せずにえい航を続けたため、本件浮体が、波を越え、跳ね上がって着水した際、搭乗者Aが腰部に衝撃を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"> ・ 浮体をえい航する水上オートバイの船長は、えい航速力について、自身が確認したえい航状況のみで判断することなく、必ず搭乗者の希望を確認した上で、安全な速力で航行すること。