

船舶事故調査報告書

令和8年3月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年9月21日 14時30分頃
発生場所	滋賀県近江八幡市佐波江浜北方沖（琵琶湖南東部） 岡山二等三角点から真方位304° 1.2海里付近 （概位 北緯35°09.0′ 東経136°01.5′）
事故の概要	プレジャーヨットMANATEEは、東南東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年10月1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	プレジャーヨット MANATEE、4.8トン
船舶番号、船舶所有者等	290-59240兵庫、有限会社プランニングサービス
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	センターキールに擦過傷、舵に切損
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約7m/s、視界 良好 水象：波高 約0.5m 近江八幡市には、9月21日03時46分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、セイリングクルーザーであり、船長が1人で乗り組み、大津市所在のマリーナ（以下単に「マリーナ」という。）を出航し、佐波江浜北方沖を帆走によって東南東進していた。</p> <p>船長は、風速約7m/sのやや強い北西風が吹いていたので、ジブセイルのみを使用して、船尾部の操縦席に腰を掛けて舵を操作しながら日野川河口の北北西方沖を帆走させていたところ、船体に衝撃を感じて本船が停止した。</p> <p>船長は、周囲を確認したところ、本船が浅所に乗り揚げたことに気付き、主機を始動して脱出しようとしたが、主機が過負荷状態となってオーバーヒートし使用不能となり、マリーナに救援を求めた。</p> <p>マリーナ担当者は、救助艇を出して事故発生場所に向かい、救助艇によってロープで引き出そうとしたが引き出せず、また、事故発生場所の水深が浅いので、ボートフックで水深を確認しながら沖から近付いたところ、救助艇の船底が浅所に触れて接近できず、救助不能と判断して警察に救助要請した。</p> <p>船長は来援した滋賀県警察のヘリコプターで吊り上げ救助された。</p> <p>本船は、翌日造船所が手配したタグボートで引き出され、えい航されてマリーナに着岸し、陸揚げされた。</p> <p>本船は、長さ2.5mのセンターキールに損傷があった。</p>

	<p>船長は、約50年琵琶湖で帆走しており、今まで乗り揚げる危険を感じたことがなかった。</p> <p>船長は、事故発生場所付近を航行するのが初めてであったが、湖沼図に示された水深と実際的水深が異なることがあったので、湖沼図を参考にしないで、自らの経験に基づいて航行していた。</p> <p>船長は、本事故時、本船を湖岸から離して航行させていたので、安全に航行できる水深であると思っていた。</p> <p>本船は、GPSプロッターを装備していなかった。</p> <p>平成2年に国土地理院が発行している琵琶湖の湖沼図には、事故発生場所付近の水深が約5mと記載されている。</p> <p>独立行政法人水資源機構は、遊覧船や交通船の航路や港の水深を一定期間ごとに約60か所測定し、浅くなっている場所を浚渫^{しゅんせつ}していたが、その他の場所の管理は滋賀県の所掌であった。</p> <p>滋賀県琵琶湖環境部琵琶湖保全再生課は、琵琶湖の水面が上昇した際の対策として、湖岸の堤防等の整備を主として実施し、琵琶湖上の船舶の安全面での対応は、滋賀県警察及び滋賀県水上安全協会の所掌としていた。</p> <p>滋賀県水上安全協会は、滋賀県琵琶湖等水上安全条例（昭和30年12月23日滋賀県条例第55号）に基づくプレジャーボートの航行規制水域図を作成し、安全講習会等で同水域図を使用して指導している。同図には、暗岩の場所、漁網の設置場所及び騒音公害となる場所の入域禁止区域が記載されているが、水深による危険区域は記載されていない。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船底からセンターキール下端まで約2.5m、船尾約2.2mであった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船損傷状況 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、東南東進中、水深の浅い湖岸に近付いて航行したことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、事故発生場所付近を操船するのが初めてであったが、湖沼図に示された水深と実際的水深が異なることから、湖沼図を参考にしないで、自らの経験に基づいて操船していたものと考えられる。</p> <p>船長は、約50年琵琶湖で帆走していたが、乗揚事故を起こしておらず、これまで安全に航行した経験に基づき、湖岸から離れば水深は十分あると考え、具体的な根拠もなく操船していたものと考えられる。</p> <p>国土地理院の湖沼図に記載されている事故発生場所付近の水深は約5mであるが、本事故時に長さ約2.5mのセンターキールが損傷したことから、事故発生場所の実際的水深は約2.5mであったものと</p>

	<p>考えられる。</p> <p>事故発生場所の水深が湖沼図に記載されていた水深よりも浅かったのは、付近に日野川の河口があることから、土砂が堆積していた可能性が考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、琵琶湖の佐波江浜北方沖を東南東進中、浅所に乗り揚げたものと認められる。</p> <p>船長が、帆走前に湖沼図を使用して航行予定水域の水深を確認していなかったものと考えられるが、事故発生場所の水深については、湖沼図に表記されている水深より浅かっ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"> ・ 船長は、湖沼図が発行されている琵琶湖等の航行に当たっては、あらかじめ同図で航行予定水域の水深を確認すること。 ・ 湖沼を操船する船長は、湖沼の河口付近は、土砂が堆積し、水深が変化したり、浅くなったりすることに留意し、河口付近から安全な距離をとること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船損傷状況

