

船舶事故調査報告書

平成25年1月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	同乗者負傷
発生日時	平成23年8月7日（日） 11時20分ごろ
発生場所	滋賀県大津市北小松地先の琵琶湖 大津市所在の鵜川 ^{うかわ} 四等三角点から真方位190°580m付近 （概位 北緯35°15.6′ 東経135°59.4′）
事故調査の経過	平成24年7月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか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 ^{エフケイ} FK250 ^{エックス} X、0.1トン 253-31171滋賀、株式会社フロンティア 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、180kW、平成20年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年3月20日 免許証交付日 平成19年3月20日 （平成24年3月19日まで有効） 同乗者 女性
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、後部座席に友人である同乗者を乗せ、兩人共に救命胴衣を着用して平成23年8月7日11時10分ごろ、大津市に所在するマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）前の砂浜を発進し、アイドリングを兼ねて約5km/hの速力（対地速力、以下同じ。）として沖に向けて南進した。</p> <p>船長は、着用した救命胴衣のベルトを同乗者がつかんでいることを目視で確認し、約100m沖まで同じ速力で航行した後、友人の水上オートバイが沖に出て来るのを航行しながら待とうと思ひ、右に変針後、スロットルレバーを4分の1程度握って約30km/hに増速を行い、この日が水上オートバイに初めて乗船した同乗者の様子を気にしながら、また、話し掛けながら南南西進した。</p> <p>船長は、約1,000m直進した後、右に旋回を行い、増速を始め</p>

	<p>た場所付近を目指して北北東進し、その手前を更に右に旋回して南南西進し始めた後、スピードを上げようと思い、同乗者に「スピードを上げてよいか」と尋ね、同乗者から「はい」との返事があったので、スロットルレバーを半分程度まで握り、次いで約4分の3程度まで握った。</p> <p>船長は、約60km/hの速力となった頃、同乗者の気配がしなくなったと感じて後ろを振り向いたところ、約20m後方に同乗者が浮いているのを認めた。</p> <p>船長は、反転して同乗者に近づいたとき、同乗者が苦しそうな表情をして「おなかが痛い」と言ったので、急いで本船に引き上げたところ、下半身から出血しているのを認めた。</p> <p>船長は、同乗者を後部デッキにしゃがませた状態として振動を与えないようにゆっくりとした速力で砂浜に向かった。</p> <p>本件マリーナ前の砂浜で発進しようとしていた船長の友人（以下「友人A」という。）は、沖を見たとき、本船から同乗者が落水したところであり、その後、本船の周りに友人が近づき、数台連なってゆっくりとした速力で砂浜に戻ってくるのを見てどうしたのかと思って本船に駆け寄り、同乗者が下腹部から出血しているのを認めて浮体（遊具）に乗せ換え、友人数人で浮体を本件マリーナまで運んだ。</p> <p>友人A及び本件マリーナ関係者は、応急処置を行うとともに、周囲の集まった人に119番通報を依頼した。</p> <p>大津市消防本部は、11時27分に通報を受けて救急車を出動させ、11時43分に救急車が本件マリーナに到着して搬送を開始し、12時24分病院に到着した。</p> <p>同乗者は、直腸穿孔と診断され、負傷箇所の縫合手術が行われて10月5日退院した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>水象：湖上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成8年ごろに四級小型船舶操縦士免許を取得して水上オートバイに乗るようになり、約5年前から本件マリーナに水上オートバイを預けて琵琶湖を航行しており、本事故発生場所付近の航行経験及び後部座席に人を乗せて航行した経験は、数え切れないほど多かった。</p> <p>船長は、夏の時期には毎週日曜日に本件マリーナを訪れ、水上オートバイで遊走する一方、友人と共にバーベキューを行っており、本事故当日も友人4人、その家族等が集まっていた。</p> <p>船長は、本件マリーナに09時ごろ到着し、同乗者に対して乗船の方法、航行中の体の支え方（前の人につかまっておくこと）、落水した場合等における注意事項を動作を交えて説明してから発進した。また、船長は、発進する際には同乗者に声を掛け、変針や旋回する前に</p>

	<p>も声を掛けていた。</p> <p>同乗者は、水上オートバイに乗るのは本事故当日が初めてであり、このことを船長も承知していたので、船長は、航行中、左側から後方を振り向くなどして常に同乗者に声を掛けていた。</p> <p>船長は、トランクタイプの海水パンツを履き、上半身は裸で救命胴衣を着用し、同乗者は、水着を着用して上半身には半袖で薄手のトレーナー及び救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、ふだんから沖で友人が集まってくるのを待ち、連なって航行することにしており、本事故当日も本件マリーナから約4.5km南方の近江舞子まで航行する予定であったが、往復の所要時間が10分程度であったので、携帯電話を携帯していなかった。</p> <p>本船は、ウォータージェット推進装置を装備した最大搭載人員3人の水上オートバイであり、船底から吸い込んだ水をジェットポンプにより船尾の噴出口から噴出させることで推進力を得るものであった。</p> <p>本船の取扱説明書には、死亡又は重大な傷害に至る危険があることを注意する「警告」が、次のとおり記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗船者は、身体を保護できる衣服を着用してください。 ・落水時の衝撃による水圧やジェットノズルの近くで強い水圧を受けた場合、体腔内に水が入り負傷するおそれがあります。通常の水着では身体を十分に保護できません。身体を保護できるウェットスーツパンツ等を必ず着用してください。 ・ウォータークラフトの背後に人がいるときはスロットルを開けないでください。エンジンを停止させるか、アイドルスピードにしてください。スロットルを開けると、ジェットノズルから排出される水や異物でけがをすおそれがあります。 <p>船長は、本船の取扱説明書を読んだことはなかったが、ジェットノズル付近が危険であることは常識だと思っていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、大津市に所在する本件マリーナ南方沖において、船長が同乗者の了解を得た後に約30km/hの速力からスロットルハンドルを握って加速して航行中、同乗者が、後部座席から後方に落水した際、噴出口付近で噴流を下半身に受けたことから、下半身開口部から体腔内に水が入り、直腸穿孔を負ったものと考えられる。</p> <p>船長は、同乗者から加速することの了解を得て二段階の加速操作を行い、二段階目の加速操作を行った直後、同乗者の気配を感じなかったことから、後方を振り返り、同乗者が落水していることに気付いたものと考えられる。</p>

	<p>同乗者は、後部座席から落水したときの記憶がないことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、大津市に所在する本件マリーナ南方沖において、船長が同乗者の了解を得た後に約30km/hの速力からスロットルハンドルを握って加速して航行中、同乗者が、後部座席から後方に落水した際、噴出口付近で噴流を下半身に受けたため、下半身開口部から体腔内に水が入ったことにより発生したものと考えられる。</p>