

船舶事故調査報告書

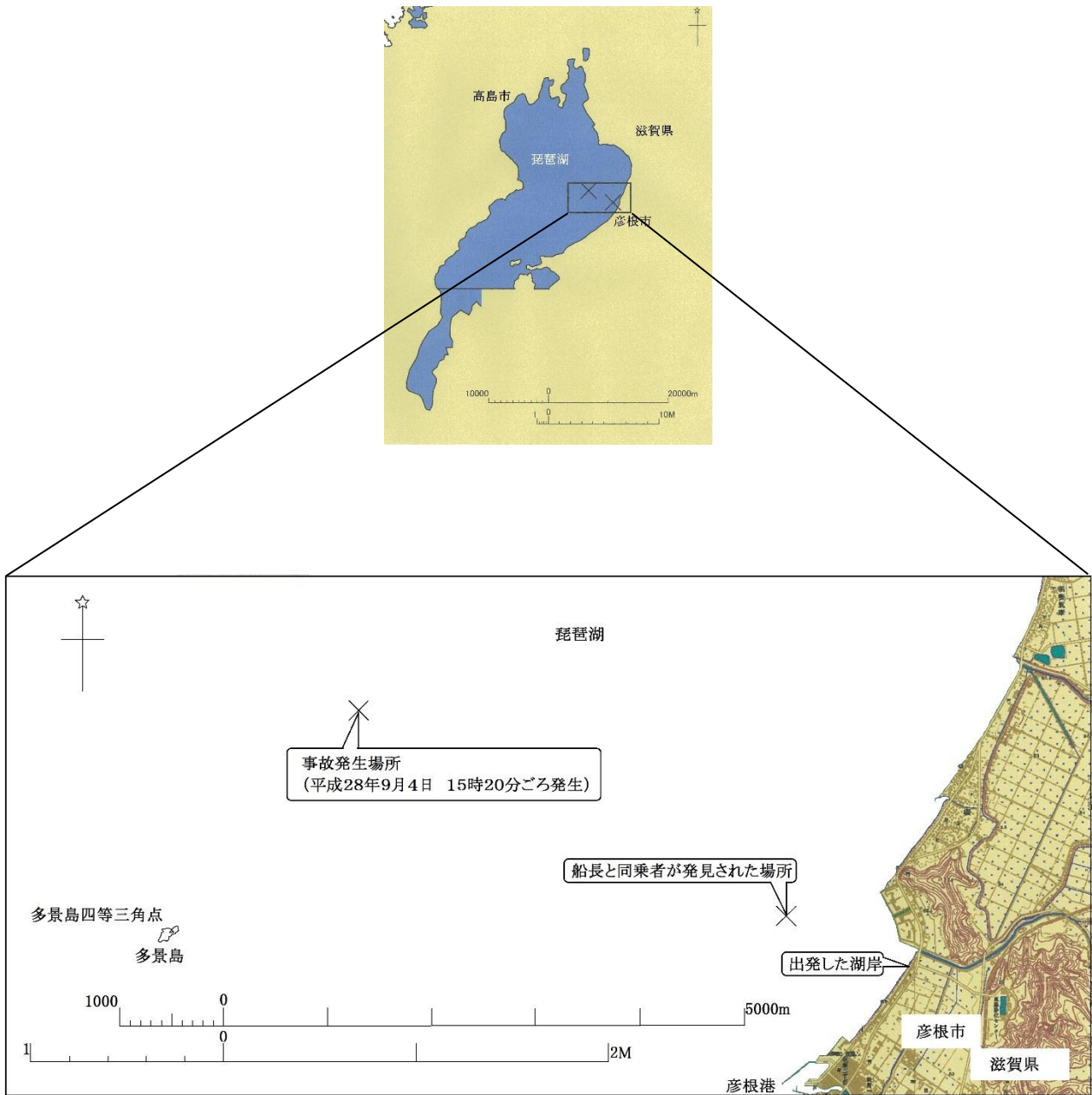
平成29年6月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	同乗者死亡
発生日時	平成28年9月4日 15時20分ごろ
発生場所	滋賀県彦根市多景島北東方沖（琵琶湖東部） 多景島四等三角点から真方位040° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 19.0′ 東経136° 11.9′）
事故の概要	水上オートバイWAKE 215は、遊走中、同乗者及び船長が落水して同乗者が死亡し、船長が負傷した。
事故調査の経過	平成28年9月5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 WAKE 215、0.2トン 253-30599 滋賀、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、144.20kW、平成19年3月
乗組員等に関する情報	船長（ブラジル連邦共和国籍） 男性 47歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年9月22日 免許証交付日 平成28年7月4日 （平成33年9月21日まで有効） 同乗者（ブラジル連邦共和国籍） 女性 34歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者）、軽傷 1人（船長）
損傷	なし
気象・湖象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 湖象：波高 約1.0m、水温 約29.5℃ 彦根市には、9月4日00時44分に雷注意報が発表され、本事故時も継続中であった。 彦根地方気象台における観測値によれば、9月4日16時から5日06時にかけて、風力1～4の風、30.9℃～24.3℃の気温及び5日未明から明け方にかけて連続的にしゅう雨が観測されていた。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者」という。）を後部座席に座らせ、遊走の目的で彦根市彦根港北東方約1,3

	<p>00mの湖岸を出発した。</p> <p>船長は、本船を約60km/hの対地速力で北西進させていたとき、周囲の波が高くなり始めた状況を認めたものの、水上オートバイの操縦に自信があったので、遊走を続けた。</p> <p>船長は、前方至近に波高約1.0mの波を認めて減速したものの、同波を正面から受けた際、衝撃で両手が操縦ハンドルから離れ、平成28年9月4日15時20分ごろ同乗者と共に本船の真後ろに落水した。</p> <p>船長は、遠ざかっている本船を風下に、溺れている同乗者を風上にそれぞれ認め、同乗者を落ち着かせることを優先した。</p> <p>船長は、同乗者を落ち着かせた後、1人で泳いで本船を追い掛けたものの、本船に追い付くことができなかつたので、同乗者の元に引き返し、同乗者を引っ張って出発した湖岸に泳いで向かうことにした。</p> <p>警察は、17時45分ごろ、船長と一緒に湖岸に来ていた知人の1人から船長と同乗者が沖に出たまま行方不明となった旨の110番通報を受け、警備艇による捜索を開始した。</p> <p>船長は、同乗者を励ましながら泳ぎ、日没前、船舶のエンジン音を数回聞いたものの、周囲に何も見付けられず、日没直後、船舶から湖面を照らすライトの明かりを数回見たあと、周囲を航走する船舶の気配を感じる事がなくなった。</p> <p>船長は、夜間、同乗者を眠らせないように声を掛けながら泳ぎ続けていたところ、同乗者の言動に異状を認めるようになり、5日03時50分ごろ同乗者に声を掛けても反応しなくなったことに気付いた。</p> <p>船長は、日出直後、至近で捜索している知人の水上オートバイ2隻を認め、手を振って存在を知らせ、06時00分ごろ同乗者と共に発見され、救助された。</p> <p>本船は、その後、滋賀県高島市マキノ町の湖岸に漂着しているところを発見された。</p> <p>同乗者は、搬送された病院で死亡が確認され、低体温症から溺死に至ったと検案された。</p> <p>船長は、別の病院に搬送され、低体温症と診断されて入院した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、水上オートバイの操縦経験が約10年あり、また、同乗者が泳げないことを知っていた。</p> <p>船長は、4日朝から、同乗者を含む知人19人と共に遊走とバーベキューを行う目的で琵琶湖に来ており、本船を含む5隻の水上オートバイと共に遊走を繰り返していたが、単独で沖に向かうことを思い付いた。</p> <p>船長は、湖岸を出発する際、追い風が強いと感じたものの、湖岸付近の湖面が平穏に見えたので、沖に出ても安全に遊走できると思っ</p>

	<p>た。</p> <p>船長は、落水直後、本船が風下に遠ざかっている状況を認めた時、緊急エンジン停止コードの作動によりエンジンが停止しているはずなので、溺れている同乗者を落ち着かせてから追い掛けても、追い付くことができるものと思った。</p> <p>船長及び同乗者は、本事故時、水着の上に救命胴衣をそれぞれ着用していたが、携帯電話を所持していなかった。</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・湖象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>同乗者は、溺死した。</p> <p>本船は、琵琶湖東部において、遊走中、波高約1.0mの波を正面から受けたことから、同乗者が船長と共に落水したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、船長が、周囲の波が高い状況下、遊走を続けたことから、波高約1.0mの波を正面から受け、衝撃で両手が操縦ハンドルから離れて本船の真後ろに落水し、後部座席に座っていたので共に落水したものと考えられる。</p> <p>同乗者は、船長と共に救助を求めて泳いでいる間、約12時間湖水に身体を浸した状態であったことから、低体温症となり、溺死に至ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、琵琶湖東部において、遊走中、波高約1.0mの波を正面から受けたため、同乗者が船長と共に落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・波が高い状況下では、遊走しないこと。 ・単独で遊走するときは、防水型の携帯電話を所持することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 2万5千分の1地形図使用