

# 船舶事故調査報告書

平成31年3月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	平成30年9月16日 14時30分ごろ
発生場所	滋賀県大津市松の浦水泳場東方沖（琵琶湖西部） 大物墓地 <sup>だいもつ</sup> 四等三角点から真方位175° 1,000m付近 （概位 北緯35° 12.2′ 東経135° 56.0′）
事故の概要	水上オートバイ <sup>マキコ</sup> MAKIKOは、トーイングボートをえい航して遊走中、トーイングボートの搭乗者が落水し、1人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年9月27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 MAKIKO、0.1トン 240-60103京都、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、180.00kW、平成19年3月
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 53歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成3年11月29日 平成25年6月23日をもって失効していた。 搭乗者A 女性 22歳
死傷者等	重傷 1人（搭乗者A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 水象：湖上 平穏
事故の経過	本船は、操縦者が1人で乗り組み、バナナ型のトーイングボート（定員5人、以下「本件浮体」という。）に家族及び知人計5人を乗せ、長さ約18mのトーイングロープでえい航し、平成30年9月16日14時10分ごろ大津市青柳 <sup>あおやぎ</sup> 大物の湖岸を出発した。 操縦者は、一旦沖に出てから時計回りで1周して出発場所に戻ることとし、約25km/hの速力で右旋回を行ったのち、船首を東北東方に向けて直進を始めた。 操縦者は、直進を始めた頃、前方に波高約0.1mの引き波を認め、本船に続いて本件浮体が引き波を乗り越えた際、14時30分ご

	<p>る搭乗者全員が落水したことをバックミラーで見た。</p> <p>搭乗者Aは、体勢を崩して本件浮体から右側に落水する際、体勢を崩して落水する途中の他の搭乗者（以下「搭乗者B」という。）の頭と接触し、右頬付近を負傷した。</p> <p>操縦者は、搭乗者Aが負傷していることを認めたので、本船の後部座席に乗せ、他の搭乗者4人を本件浮体に乗せて出発場所に戻った。</p> <p>搭乗者Aは、携帯電話で119番に掛けたが、負傷して話すことができなかったので、搭乗者Bに救急車の要請を依頼した。</p> <p>搭乗者Aは、大津市内の病院に搬送され、右頬骨骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>操縦者及び搭乗者5人は、全員が操縦者所有の救命胴衣（固型式のチョッキ型）を着用していた。</p> <p>搭乗者5人は、本件浮体に縦列で搭乗しており、前から1番目、2番目（搭乗者B）、3番目（搭乗者A）が右側、4番目が左側にそれぞれ落水した。なお、5番目（最後尾）の搭乗者は、左右又は後方のいずれに落水したか、覚えていなかった。</p> <p>操縦者は、搭乗者Aがトーイングボートに乗るのが初めてであったので、進路を変える際には操縦ハンドルを緩やかに切って大きく回るように心掛け、本件浮体が遠心力によって外側に振り出ることがないように、約25km/hの速力を保って航行していた。</p> <p>操縦者は、本件浮体をえい航して出発する前、搭乗者全員に対し、注意事項として本件浮体から落ちそうになったときには、落ちないように我慢すれば余計に危険なので、素直に落ちること及び救命胴衣のバックルなどを確実に締めることを伝えていた。</p> <p>搭乗者Aは、本件浮体に乗る前、搭乗者Bから前記の注意事項を聞いた。</p> <p>操縦者は、これまでに搭乗者A以外の搭乗者4人をトーイングボートに乗せてえい航したことがあり、以前から前記の注意事項を伝えていた。</p> <p>操縦者は、引き波を認めた際、本件浮体が横転しないよう、引き波に対して直角に入るように航行し、乗り越えたときに搭乗者が落水するほどの高さの引き波ではないと思っていた。</p> <p>搭乗者Bは、落水する直前、本件浮体が、右旋回している途中であり、少し外側（左方）に振り出っていたので、体重を右側にかけて左方に振り出るのを耐えている感じであったと本事故後に思った。</p> <p>操縦者は、本件浮体が引き波を乗り越える際、搭乗者それぞれが体勢を崩したので、全員が落水したと本事故後に思った。</p> <p>搭乗者Aは、本事故当時、前方を向き、両足を本件浮体両側に置き、両手で座面に取り付けられた持ち手を持って着席していた。</p>

	<p>操縦者は、11時30分ごろ、食事とともに350ml 入りのビールを1缶飲んだものの、14時10分ごろ、湖岸を出発する際、酔いを感じていなかった。</p> <p>操縦者は、琵琶湖で水上オートバイを操縦するために滋賀県琵琶湖等水上安全条例に規定された講習を過去に一度受けたことがあるが、平成17年1月1日に施行された同条例の一部改正により、直近に受けた講習の日から5年を経過した者があらためて当該講習を受けなければならないことを知らず、本事故時は未受講であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 なし なし</p> <p>本船は、松の浦水泳場東方沖において、本件浮体をえい航して遊走中、右旋回を終えて東北東進を開始した頃、本件浮体が外側（左方）に振り出た状況下で波高約0.1mの引き波を乗り越えたことから、搭乗者全員が体勢を崩して落水した際に搭乗者Aと搭乗者Bとが接触し、搭乗者Aが負傷したものと考えられるが、搭乗者同士が接触するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>操縦者は、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、本船の操縦を行ってはいなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、松の浦水泳場東方沖において、本船が、本件浮体をえい航して遊走中、右旋回を終えて東北東進を開始した頃、本件浮体が外側（左方）に振り出た状況下で波高約0.1mの引き波を乗り越えたため、搭乗者全員が体勢を崩して落水した際に搭乗者Aと搭乗者Bとが接触したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・水上オートバイでトーイングボートをえい航する場合、トーイングボートの状況を監視する見張り役を同乗させることが望ましい。</li> <li>・操縦者は、トーイングボートの搭乗者に頭部保護用具を装着させることが望ましい。</li> <li>・操縦免許証が失効している者は、小型船舶操縦者として乗船する場合、失効再交付の講習を受けて有効な操縦免許証を受有してから乗船すること。</li> <li>・琵琶湖で水上オートバイを操縦する者は、滋賀県琵琶湖等水上安全条例に規定されている5年ごとの講習を受けること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

