

船舶事故調査報告書

令和2年2月5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 | 衝突 |
| 発生日時 | 令和元年8月22日 10時40分ごろ |
| 発生場所 | 滋賀県大津市和邇 ^{わに} 南浜東方沖（琵琶湖南部） 今宿 ^{いまじゆく} 四等三角点から真方位042° 400m付近 （概位 北緯35° 09.5′ 東経135° 56.3′） |
| 事故の概要 | プレジャーボートエアロギア4号艇は、南東進中、また、水上オートバイゴーイングメイ3号は、北東進中、両船が衝突した。 ゴーイングメイ3号は、船長が負傷し、左舷船尾部外板に亀裂等を生じ、また、エアロギア4号艇は、船首船底部に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和元年9月3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 | A プレジャーボート エアロギア4号艇、1.5トン 253-31128滋賀、個人所有 5.96m (Lr) × 2.25m × 1.09m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成20年5月 B 水上オートバイ ゴーイングメイ3号、0.1トン 240-60227大阪、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、180.0kW、平成19年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 35歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年6月4日 免許証交付日 平成27年6月4日 （令和2年6月3日まで有効） B 船長B 男性 26歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年8月12日 免許証交付日 平成30年8月30日 （令和5年8月29日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし B 重傷 1人（船長B） |

| | |
|--------------|--|
| <p>損傷</p> | <p>A 船首船底部に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂を伴う擦過傷</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 水象：湖上 平穏</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>A 船は、レンタルボート店から船長Aがレンタルしたプレジャーボートで、船長Aが1人で乗り組み、同僚等6人を乗せ、令和元年8月22日10時00分ごろ和邇南浜を出発し、同乗者を順番にウェイクボードに乗せて和邇南浜東方沖を遊走していた。(写真1～3参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>操縦席</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>バックミラー</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>写真2 A船の操縦席</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>写真3 A船がウェイクボードを引く様子 (イメージ)</p> </div> <p>船長Aは、漂泊した状態とし、2人目の同乗者がウェイクボードに乗る準備をしていた時、B船がA船の船首方20m付近を左舷方から右舷方へ通過していくのを認めた。</p> <p>船長Aは、B船の通過後、他の船舶を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、ウェイクボードのえい航を始めることとし、右舷側の操縦席に腰を掛け、後方を振り向いてウェイクボーダーの準備ができたことを確認した。</p> <p>船長Aは、操縦席左上のバックミラーに映るウェイクボーダーを見ながら、南東進を開始して間もなく、約20km/hの速力(対地速力、以下同じ。)となった10時40分ごろ船体に衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、周囲を確認したところ、右舷船尾方に同乗者だけが乗って漂泊しているB船を認め、さらにその後方の水面に船長Bが浮いて救助を求めているのを認めた。</p> <p>船長Aは、A船の同乗者と共に船長BをA船に引き上げ、出発場所に戻り、救急車を要請した。</p> |

B船は、船長Bが1人で乗り組んで友人1人を自身の前に乗せ、10時00分ごろ和邇南浜を出発し、自らが操縦して和邇南浜東方沖を遊走していた。(写真4参照)



写真4 B船

船長Bは、A船の船首方20m付近を南西進してから北東に向けて反転した際、左舷船首方15m付近でA船が漂流してウェイクボードの準備をしているのを認め、すぐに発進することはないと思い、A船のウェイクボードの支障にならないようA船の船首方を通過し、A船の左舷船首方水域へ移動することとした。

B船は、反転して間もなく、約15km/hの速力になった頃、船長Bが、A船が発進して左舷船首方5m付近に接近していることに気付いて衝突の危険を感じたものの、減速や転舵を行う余裕がなかったので、両足でB船のデッキを蹴って後方の水面に飛び込んだ。

B船は、船長Bの左腕に装着されていた緊急エンジン停止コードが船体から外れて機関が停止し、同乗者が乗った状態のまま、その左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。

船長Bは、水中でA船の船外機のプロペラに接触し、腰部に痛みを感じて水面に浮上し、船長A及びA船の同乗者によってA船に引き上げられて出発場所へ戻った後、病院に搬送され、仙骨開放骨折及び仙骨神経損傷と診断された。

B船は、付近の浮体遊具で休憩していた船長Bの同僚が操縦し、出発場所に戻った。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Aは、ウェイクボーダーが転倒した場合は停船する必要があったので、バックミラーで後方のウェイクボーダーを見ることに気を取られていたと本事故後に思った。

船長Bは、特殊小型船舶操縦士免許を受有していない同乗者に水上オートバイを操縦する感覚を体験させようと思い、同乗者を自身の前に座らせていた。

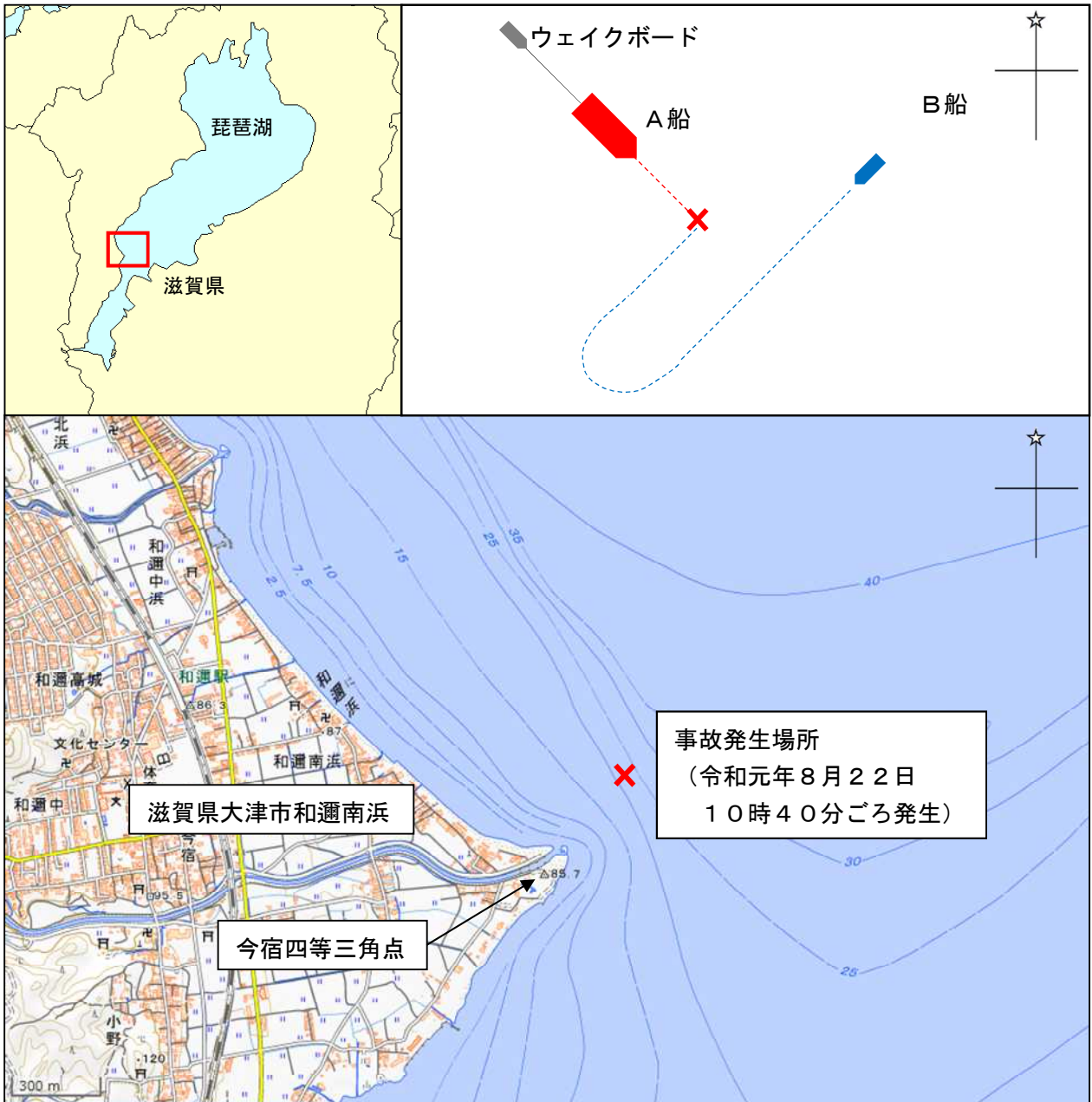
B船の取扱説明書には次のとおり記載されていたが、船長Bはこのことを知らなかった。

・決して同乗者は操縦者の前に乗せないでください。

A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。

| | |
|---|--|
| <p>分析</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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、和邇南浜東方沖において、漂泊した状態でウェイクボードの準備を終えた際、船長Aが、バックミラーで後方のウェイクボーダーを見ることに気を取られたまま、増速しながら南東に向け航行を開始したことから、右舷方から接近するB船に気付かず、南東進を開始して間もなくB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ウェイクボーダーが転倒した場合は停船する必要があったことから、バックミラーで後方のウェイクボーダーを見ることに気を取られていたものと考えられる。</p> <p>B船は、和邇南浜東方沖において、南西進から北東に向けて反転した際、船長Bが、A船が漂泊してウェイクボードの準備をしているのを認め、すぐに発進することはないと思い、A船の船首方至近を通過しようとしたことから、突然航行を開始したA船を避けることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、和邇南浜東方沖において、A船が漂泊した状態でウェイクボードの準備を終えた際、船長Aが、バックミラーで後方のウェイクボーダーを見ることに気を取られたまま、増速しながら南東に向け航行を開始したため、また、B船が南西進から北東に向けて反転した際、船長Bが、A船が漂泊してウェイクボードの準備をしているのを認め、すぐに発進することはないと思い、A船の船首方至近を通過しようとしたため、突然航行を開始したA船を避けることができず、両船が衝突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"> ・ウェイクボーダーを引く際でも、後方だけでなく全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・漂泊している船舶であっても、急に発進することがあるので、他船の船首方を通過しようとする場合は、他船の動静に注意し、安全な距離を保つこと。 ・水上オートバイの船長は、同乗者を自身の前に乗せないこと。 |

付図1 事故発生経過概略図



国土地理院 地理院地図（電子国土Web）使用