

船舶事故調査報告書

令和3年5月19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	令和2年7月24日 14時00分ごろ
発生場所	北海道弟子屈町砂湯南南西方沖（屈斜路湖東岸付近） 砂湯四等三角点から真方位227°1,250m付近 （概位 北緯43°36.9 東経144°20.9）
事故の概要	水上オートバイ <small>読み方不詳</small> mrhamheylandは、浮体をえい航して北進中、浮体の搭乗者が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和2年7月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 mrhamheyland、0.2トン 200-40209北海道、個人所有 3.10m(Lr)×1.15m×0.49m、FRP ガソリン機関、178.00kW、平成27年4月
乗組員等に関する情報	船長 40歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年6月25日 免許証交付日 令和2年6月25日 （令和7年6月24日まで有効） 被引浮体搭乗者 42歳
死傷者等	重傷 1人（被引浮体搭乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 水象：波向 北、波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者1人を乗せたトーイングチューブ（全長約2m、全幅約2.2m、底から背もたれ頂部までの高さ約1.2m、定員4人、以下「本件浮体」という。）を長さ約18mのえい航用索具を用いてえい航し、遊走する目的で、砂湯四等三角点の南方650m付近の湖岸（以下「本件湖岸」という。）を出発し、本件湖岸西方沖800m付近から南進を開始した。（写真1、図1参照）



写真1 本船

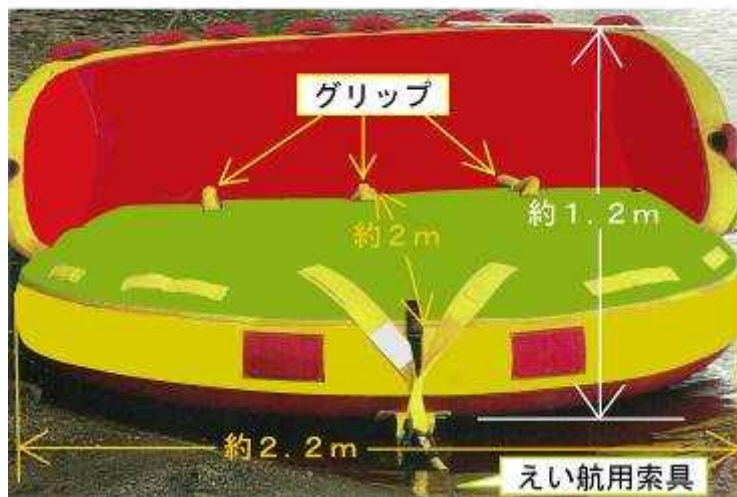


図1 本件浮体

船長は、時折速度計で速力を確認しながら、約50 km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で南進したのち反転して北進を始めたところ、北方から波高約0.5 mの白波が来ていることに気付き、約40 km/hに減速した。

船長は、時々後方を振り返って本件浮体の様子を看視していたところ、本件浮体が正面から白波を受け、同白波に乗って高さ約1 m以上に跳ね上がることを繰り返す状況を認めたので、約35 km/hに減速した。

搭乗者は、本件浮体の背もたれ付近に3個並べて設置されたグリップの真ん中のグリップをまたぎ、両足を前方に伸ばした姿勢で座り、

左右の手でそれぞれ左右のグリップを握っていた。(図2参照)

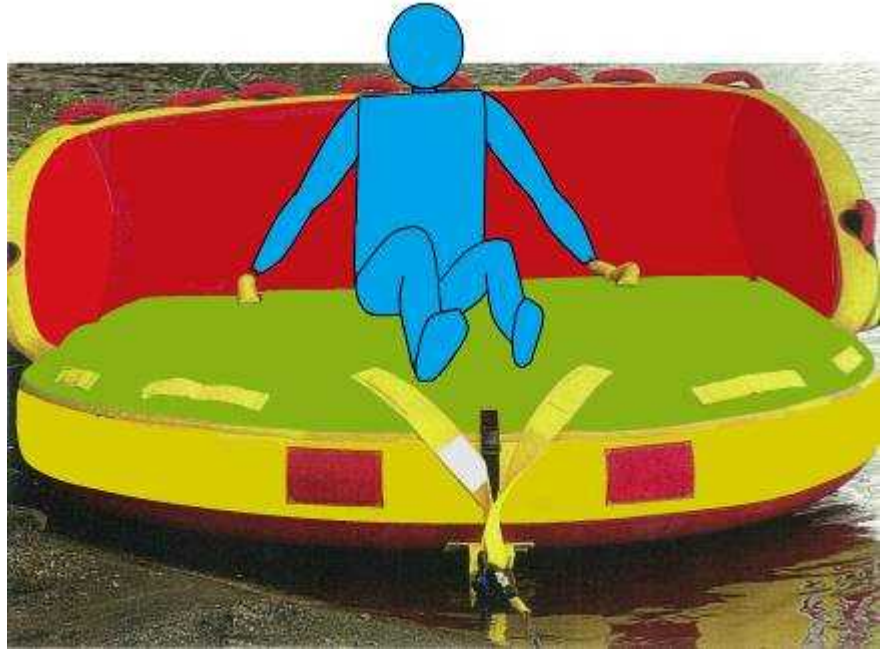


図2 搭乗者の姿勢

船長は、幾度か後方を振り返り、本件浮体が跳ねなくなったように見えたので、搭乗者が落水することはないと思い、前方に視線を移して北進を続けた。

本件浮体は、その後も縦揺れを繰り返していたところ、令和2年7月24日14時00分ごろ、白波と本船の航走波が重なって波高が高くなった波に乗って高く跳ね上がった後、着水した際にバランスを崩して転覆し、搭乗者が投げ出されて落水した。

本件湖岸から本事故の発生を目撃した僚船船長は、すぐに搭乗者の救助に向かった。

船長は、搭乗者が落水したことに気付かないまま航走していたが、ふと後方を振り返ったところ、底を水面上に見せて浮いている本件浮体とその後方約15～20mのところうつ伏せになって浮いている搭乗者及び搭乗者の救助に向かっている僚船を認め、すぐに本船を停止させた。

搭乗者は、来援した僚船船長に救助されて本件湖岸に戻り、僚船船長が要請した救急車で弟子屈町内の病院に搬送されて応急処置を施された後、北海道釧路市内の病院に搬送された。

本船は、船長が操縦して本件湖岸に戻った。

搭乗者は、左外傷性血胸^{けっきょう}、右外傷性散腫^{さんどう}、右眼球打撲及び右前房出血等と診断され、緊急手術を施行された後16日間入院し、その後、胸水貯留と診断され、再度手術を施行されて約1週間入院した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、特殊小型船舶操縦士免許取得後、水上オートバイの遊走を

	<p>行ったのが本事故発生時で2回目であり、本事故発生日の前日から本件湖岸付近でキャンプを始め、本件浮体をえい航する遊走を繰り返していた。</p> <p>船長及び搭乗者は、それぞれ固型式救命胴衣を着用しており、飲酒はしていなかった。</p> <p>船長は、もっと減速していれば、本事故が発生しなかったと本事故後に思った。</p> <p>本件浮体は、本船の航走波を斜め前から受けることがあった。</p> <p>船長は、搭乗者にヘルメットなどの保護具を着用させておけば良かったと本事故後に思った。</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・海象等の関与</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>本船は、屈斜路湖東岸沖において、波高約0.5mの白波が発生している状況下、本件浮体をえい航して北進中、船長が白波に乗って高く跳ね上がる本件浮体を認めて減速したものの、本件浮体が、白波と本船の航走波が重なって波高が高くなった波に乗って高く跳ね上がったことから、着水した際にバランスを崩して転覆し、搭乗者が、投げ出され、うつ伏せの状態で落水したことにより負傷したものと考えられる。</p> <p>本船は、約40km/hの速力で北進中、船長が、本件浮体が北方から来る白波に乗って高さ1m以上に跳ね上がることを繰り返す状況を認めて約35km/hに減速し、本件浮体が跳ねなくなったように見えたことから、搭乗者が落水することはないと思い、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>搭乗者は、落水後うつ伏せの状態で浮いていたこと及び胸部及び顔面を負傷したことから、空中に投げ出された後、うつ伏せの状態で落水したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、屈斜路湖東岸沖において、波高約0.5mの白波が発生している状況下、本船が本件浮体をえい航して北進中、船長が白波に乗って高く跳ね上がる本件浮体を認めて減速したものの、本件浮体が、白波と本船の航走波が重なって波高が高くなった波に乗って高く跳ね上がったため、着水した際にバランスを崩して転覆し、搭乗者が、投げ出され、うつ伏せの状態で落水したことにより発生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"> ・浮体をえい航する水上オートバイの船長は、白波が発生している場合、減速しても、白波と航走波が重なって波高が高くなった波

	<p>に乗り、同浮体が高く跳ね上がることがあるので、浮体のえい航を中止すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・水上オートバイにえい航される浮体の搭乗者は、ヘッドギア等の頭部保護具を装着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Webサイトの地理院地図使用