

船舶事故調査報告書

令和3年7月28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8月19日 14時43分ごろ
発生場所	滋賀県大津市北比良南東方沖（琵琶湖西部） 北比良会館四等三角点から真方位103°690m付近 （概位 北緯35°13.3′ 東経135°57.4′）
事故の概要	水上オートバイミヤビは、搭乗者4人が乗った浮体をえい航して遊走中、浮体から落水した搭乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	令和2年8月25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 ミヤビ、0.1トン 250-56256大阪、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、213kW、平成25年5月
乗組員等に関する情報	船長 54歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和1年10月28日 免許証交付日 令和1年10月28日 （令和6年10月27日まで有効） 搭乗者A 52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：湖面 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人（以下「本件同乗者」という。）を後部座席に乗せ、4人乗りのトーイングチューブ（以下「本件浮体」という。）の後部右側に搭乗者Aを、後部左側に搭乗者1人（以下「搭乗者B」という。）を、前部右側に搭乗者1人を、前部左側に搭乗者1人（以下「搭乗者C」という。）をそれぞれ両手で取っ手を握らせ、搭乗者A及び搭乗者Bが両足を本件浮体の後方に伸ばした姿勢で、前部搭乗者2人が両足を本件浮体の前方に伸ばした姿勢でそれぞれ着座し、遊走の目的で、本件浮体に長さ約14.5mの

えい航索を接続して大津市所在のマリーナ前面の海岸（以下「本件海岸」という。）を出発した。（写真1、写真2参照）



写真1 本船



写真2 搭乗者Aの搭乗状況

船長は、一旦沖に出て南西進し、右旋回したところ、本件浮体が転覆して搭乗者4人が落水したので、本船を反転させて搭乗者4人の傍そばに戻り、搭乗者Bを本船に引き上げて後部座席に乗せ、本件同乗者を本件浮体に移動させて着座させ、他の搭乗者3人を本件浮体の元の位置に乗せて着座させた。

本船は、船長が、搭乗者Cから出発場所に帰ろうと言われたので出発場所に帰ることとし、陸地に沿って約20～30km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で北東進後、湖上に設置されたブイを左方に見て、船首を出発場所に向けようと左旋回した際、令和2年8月19日14時43分ごろ、本件浮体が遠心力で振られ、搭乗者Aが、取っ手を握っていた手で身体を支えきれなくなり、本件浮体の後方に仰向けの状態で投げ出されて落水して身体を水面に強く打ち付け、本件浮体に搭乗していたその他の3人も本件浮体から投げ出されて落水した。

搭乗者C及び本件同乗者は、救命胴衣を着用して海上に浮いている搭乗者Aの様子がおかしいことに気付き、それぞれが泳いで傍に向かったところ、搭乗者Aが、顔が水面に浸かった状態であったので急いで頭部を起こし、鼻からの出血を認め、身体に力が入らず、手足を動

	<p>かすことができない状態であったので、搭乗者Aの身体を支えた。</p> <p>船長は、本船を反転させて搭乗者Aらの傍に向かい、搭乗者Aが負傷したことを知り、搭乗者Cらと共に通りかかった水上オートバイ2隻に大声で救助を求め、水上オートバイの船長らの協力を得て、搭乗者Aを本件浮体に引き上げた。</p> <p>本船は、搭乗者Aの身体を支える目的で搭乗者C及び水上オートバイの船長1人が本件浮体に乗し、船長が本件浮体をえい航して搭乗者Aを出発場所に移送した。</p> <p>搭乗者Aは、救急車で大津市の病院に搬送され、頸髄損傷による四肢麻痺と診断された。</p> <p>本件同乗者、搭乗者B及び他の搭乗者1人は、救助に来た別の水上オートバイに乗り、出発場所に戻った。</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>本件浮体は、長さ2.88m、幅1.75m、高さ0.85mであった。(写真3参照)</p> <div data-bbox="691 896 1299 1256" data-label="Image"> </div> <p>写真3 本件浮体</p> <p>搭乗者Aは、本事故当日、浮体に乗るのが初めてであった。</p> <p>船長は、本件浮体の搭乗者に楽しんでもらおうと思い、本件浮体のえい航を行っていた。</p> <p>搭乗者Cは、船長に出発場所に帰ろうと言った際、搭乗者Bが落水時に腹を水面で打ったので出発場所に帰ろうと伝えたつもりであった。</p> <p>船長は、搭乗者Cから出発場所に帰ろうと言われた際、搭乗者Bが落水時に腹を水面で打ったことまで分からなかった。</p> <p>搭乗者Aは、搭乗者Bが腹を水面で打ったあとであり、出発場所に帰るところであったので、もっと速力を落して本件浮体をえい航してほしかったと本事故後に思った。</p> <p>搭乗者Cは、本事故時、本船が急旋回したので搭乗者4人が水面に投げ出されたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当日、水上オートバイの操船及び浮体のえい航が初めてであったが、自分自身も浮体に乗って落水した経験があったので、搭乗者Aらが本件浮体から落水したとしても負傷することはない</p>

	<p>と思い、約20～30km/hの速力を維持した状態で左旋回したが、搭乗者Aらが落水しないようにもっと速力を落して本件浮体をえい航すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長、本件同乗者及び搭乗者4人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本件浮体に表示された注意書を読んでいなかった。</p> <p>本件浮体には、以下の英文注意書（一部抜粋）が表示されていた。</p> <p><i>WARNING</i></p> <p><i>WATERSPORTS INVOLVE RISKS OF SEVERE INJURY OR DEATH. Follow all instructions and safety information below and in owner's manual To reduce risks:</i></p> <p><i>DRIVER IS RESPONSIBLE FOR SAFETY. Tube cannot be controlled by rider!</i></p> <p><i>・ NEVER MAKE SHARP TURNS which may cause the tube to rapidly accelerate.</i></p> <p>（仮訳）</p> <p>ウォータースポーツは、重傷又は死亡の危険性を伴う。危険性を軽減させるため、以下の取扱説明、安全情報及び所有者マニュアルに従うこと。</p> <p>操縦者は安全に対して責任がある。</p> <p>浮体は搭乗者によって制御することができない！</p> <p>・ 浮体の急加速となる急旋回を決して行ってはならない。</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>なし</p> <p>本船は、本件海岸南南東方沖において、浮体の搭乗経験のない搭乗者Aほか3人が乗った本件浮体をえい航して約20～30km/hの速力で遊走中、船長が、同速力を維持した状態で左方に急旋回を行ったことから、本件浮体が遠心力により振られ、本件浮体から投げ出された搭乗者Aが落水して身体を水面に強く打ち付けて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、浮体に乗って落水した経験があり、搭乗者Aらが本件浮体から落水したとしても負傷することはないと思ったことから、約20～30km/hの速力を維持した状態で左方に急旋回を行ったものと考えられる。</p> <p>搭乗者Aは、本件浮体が遠心力により振られた際、取っ手を握っていた手で身体を支えきれなくなったことから、本件浮体の後方に仰向けの状態で投げ出されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件海岸南南東方沖において、浮体の搭乗経験のない搭乗者Aほか3人が乗った本件浮体をえい航して約20～30</p>

	<p>km/h の速力で遊走中、船長が、同速力を維持した状態で左方に急旋回を行ったため、本件浮体が遠心力により振られ、本件浮体から投げ出された搭乗者Aが落水して身体を水面に強く打ち付け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"> ・ 操船者は、浮体をえい航して旋回する場合、浮体に大きな遠心力がかかって浮体搭乗者が水面に投げ出され、大きな衝撃を受ける危険があるので、十分減速すること。 ・ 操船者は、浮体のえい航を始める前に浮体に記載された注意書を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

