



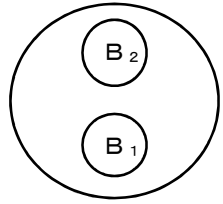
船舶事故調査報告書

令和4年5月25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3年7月18日 14時20分ごろ
発生場所	滋賀県野洲市吉川北西方沖（琵琶湖南東部） 吉川三等三角点から真方位228° 1,060m付近 (概位 北緯35°08.2′ 東経135°58.7′)
事故の概要	水上オートバイTANATYは、2人を乗せた浮体をえい航して西北西進中、また、水上オートバイWAKE 155は、同乗者1人とウェイクボーダー1人をえい航して南西進中、浮体とWAKE 155とが衝突した。 TANATYは、浮体の搭乗者2人が負傷し、浮体の右側面に擦過傷を生じ、また、WAKE 155は、船長が負傷し、左舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月2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 水上オートバイ TANATY、0.2トン 250-59167京都、個人所有 2.99m (Lr) × 1.22m × 0.60m、FRP ガソリン機関、193.00kW、平成30年6月 B 浮体、直径約1.8m、個人所有 C 水上オートバイ WAKE 155、0.2トン 253-31619大阪、個人所有 2.84m (Lr) × 1.17m × 0.44m、FRP ガソリン機関、96.40kW、平成21年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 27歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年6月27日 免許証交付日 平成29年6月27日 (令和4年6月26日まで有効) B 搭乗者B ₁ 20歳 搭乗者B ₂ 27歳 C 船長C 55歳

	<p>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2年1月16日 免許証交付日 令和元年8月5日 (令和7年1月15日まで有効)</p> <p>同乗者C 19歳 ウェイクボーダー 24歳</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 2人(搭乗者B₁、搭乗者B₂) C 軽傷 1人(船長C)</p>
損傷	<p>A なし B 右側面に擦過傷 C 左舷船首部に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 2、視界 良好 水象：湖上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、左側に搭乗者B₁及び右側に搭乗者B₂を乗せたトーイングチューブと称する浮体(以下「本件浮体」という。)を長さ約18mの化学繊維製索でえい航し、令和3年7月18日14時18分ごろ、知人らとバーベキューを行っていた場所の前面水域(以下「係留地A」という。)を発進して遊走を開始し、約5km/hの速力(対地速力、以下同じ)で西北西進した。(写真1、写真2、図1参照)</p> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 20px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>⇨ 船首方向</p> <p>写真1 A船</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 20px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>⇩ 進行方向</p> <p>損傷箇所</p> <p>写真2 本件浮体</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 20px;"> <div style="margin-right: 10px;"> <p>⇨ 進行方向</p> </div>  </div> <p style="text-align: center;">図1 本件浮体の搭乗者配置状況</p> </div>

船長Aは、約100m航行したところで、14時19分ごろ、左舷前方からA船の前方を右舷前方に横切り北東進するC船を認めたとき、C船が速い速力で進んでいたのをそのまま北東進を続けると思い、針路及び速力を保持して西北西進を続けていたところ、14時20分ごろ、本船の右舷側バックミラーで、右斜め後方から本件浮体に急速に接近するC船に気づき、スロットルを操作して機関を中立運転としたものの、本件浮体の右側面とC船の左舷船首部とが衝突した。

船長Aは、落水した搭乗者B₁及び搭乗者B₂をA船に引き上げ、係留地Aに戻り、知人に救急車の手配を依頼した。

C船は、船長Cが1人で乗り組み、後部座席に同乗者C1人を後方の見張りとして船尾方に向いて乗せ、ウェイクボードに乗ったウェイクボーダーを、長さ約17mの化学繊維製索でえい航し、14時00分ごろ、係留地Aから南方に約200mの場所（以下「係留地C」という。）を発進して遊走を開始し、約25km/hの速力で北西進した。

（写真3、写真4参照）



損傷箇所

写真3 C船



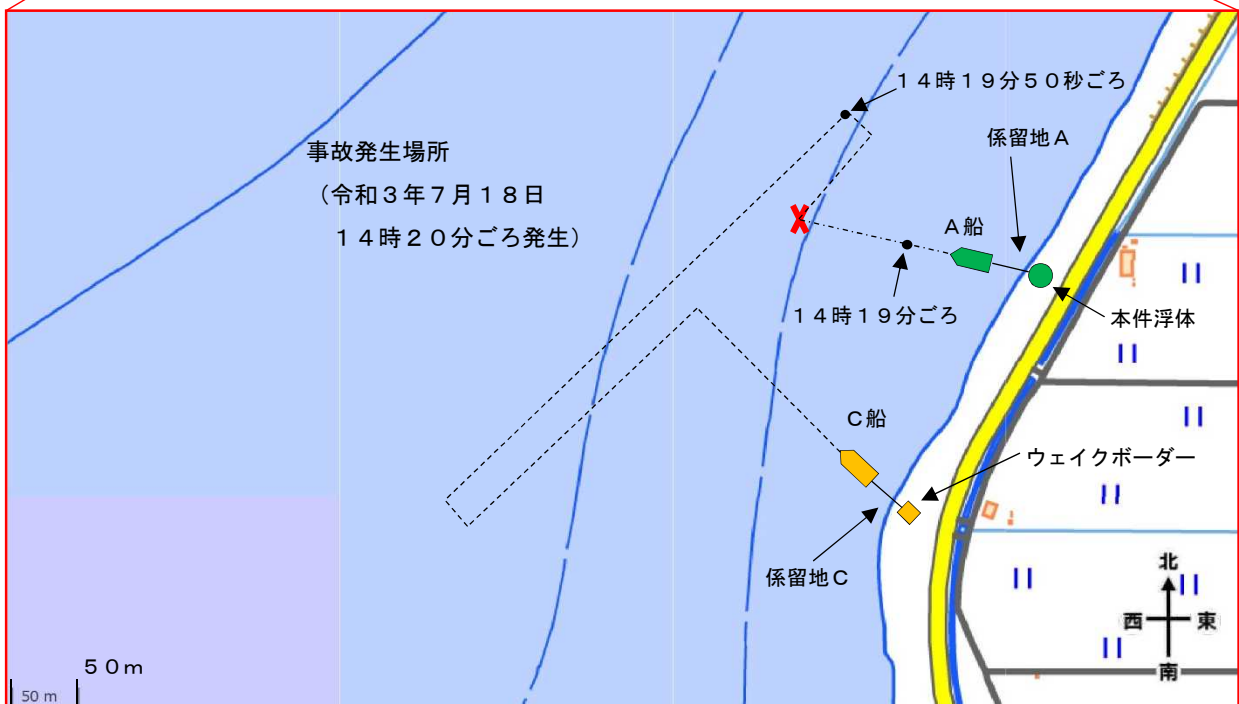
写真4 ウェイクボード及びけん引索

船長Cは、ウェイクボーダーの経験が浅く、ふだんよりも速力を落としていたが、ウェイクボーダーの様子が気になり、反転して南西進したとき、14時19分50秒ごろ、後方を振り返ってウェイクボーダーを見ながら航行中、前方に視線を戻したところ、14時20分ごろ、突然、左斜め前方に西北西方にえい航される本件浮体を認め、ス

	<p>ロットルを操作して機関を中立運転としたものの、C船の左舷船首部と本件浮体の右側とが衝突した。</p> <p>船長Cは、本件浮体若しくは搭乗者B₂の体が左腕に当たって落水し、同乗者CによりC船に引き上げられた後、係留地Aに行き、搭乗者B₁及び搭乗者B₂が負傷していることを知った。</p> <p>搭乗者B₁及び搭乗者B₂は、来援した救急車で病院に搬送され、搭乗者B₁が右目まぶた切創と、搭乗者B₂が全身打撲（首、臀部、腰部、左腿）とそれぞれ診断された。</p> <p>船長A及び船長Cは、到着した警察官により、事情聴取を受けた。</p> <p>船長Cは、左腕が腫れて痛みがあったので、後日、病院で診察を受け、左腕挫傷、打撲と診断された。</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>船長Cは、ウェイクボーダーの経験が浅く、ふだんよりも速力を落としていたが、ウェイクボーダーの様子が気になり、ウェイクボーダーを見ながら操船していたので、A船に気付かず、本件浮体に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Cは、衝突後、警察官から呼気によるアルコール検査を受け、酒気帯びと判定された。</p> <p>船長A、搭乗者B₁、搭乗者B₂、船長C、同乗者C及びウェイクボーダーは、全員が小型船舶用救命胴衣（ジャンパー式）を着用していた。</p>
<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 なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、野洲市吉川北西方沖において、本件浮体をえい航して西北西進中、船長Aが、A船の前方を通過して北東進するC船を認めた際、C船がそのまま北東進を続けると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、反転して南西進するC船に気付くのが遅れ、本件浮体とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船が速い速力で進んでいたことから、C船がそのまま北東進を続けると思ったものと考えられる。</p> <p>C船は、野洲市吉川北西方沖において、ウェイクボーダーをえい航して北東進中、船長Cが、ウェイクボーダーの経験が浅く、ふだんよりも速力を落としていたが、ウェイクボーダーの様子が気になり、反転して南西進し、後方を振り返ってウェイクボーダーを見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、本件浮体に気付くのが遅れ、本件浮体と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、野洲市吉川北西方沖において、A船が本件浮体をえい航して西北西進中、C船がウェイクボーダーをえい航して北東進中、船</p>

	<p>長Aが、A船の前方を通過したC船がそのまま北東進を続けると思い、また、船長Cが、反転して南西進し、後方を振り返ってウェイクボーダーを見ながら、共に同じ針路及び速力で航行を続けたため、本件浮体とC船と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"> ・水上オートバイの船長は、航行中、ウェイクボーダーをえい航して航行している水上オートバイを認めた場合、水上オートバイはもとよりウェイクボーダーの動静に注意し、適切な見張りを行うとともに安全な距離を保って航行すること。 ・水上オートバイの船長は、浮体等をえい航している場合、後部に見張りを立てること。 ・水上オートバイの船長は、ウェイクボーダーをえい航して反転する際、反転後の進路上付近に船がないか注意し、船がないことを確認してから反転すること。 ・水上オートバイの船長は、飲酒をした状態での操船は行わないこと。

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