

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年8月6日 10時00分ごろ
発生場所	滋賀県大津市北比良東方沖（琵琶湖西部） 北比良会館四等三角点から真方位103°950m付近 （概位 北緯35°13.2′ 東経135°57.6′）
事故の概要	水上オートバイ <sup>とらのすけ</sup> 虎之介及び水上オートバイ <sup>ワンダフルライフ</sup> WONDERFUL LIFEは、共に南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年8月21日、主管調査官（神戸事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 水上オートバイ 虎之介、0.1トン 240-68267大阪、個人所有 B 水上オートバイ WONDERFUL LIFE、0.1トン 240-58938奈良、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、特殊小型 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 左舷中央部に割損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 2、視界 良好 水象：波高 約0.2～0.3m
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、大津市所在のマリーナを出発し、マリーナ沖で遊走する目的で約10km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で南東進していた。 船長Aは、A船の右舷側を約5m隔てて追い越したB船が、A船の右舷前方で左旋回し、A船の船首方至近に進出してきたのでどうすることもできず、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。 船長Aは、B船がA船を追い越す際、船長Bが緩やかに蛇行しながらビデオ撮影をしているのが見えたが、A船を認識していて、B船が急に左旋回することはないと思っていた。 船長Aは、本事故後、B船の左舷船尾方近くを避けるよう距離を取っておけば良かったと思った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、マリーナ沖を約30km/hの速力で遊走していた。 船長Bは、A船の右舷方を追い越した後、A船の右舷前方で減速して左旋回したところ、B船とA船とが衝突した。 船長Bは、A船が左舷後方を航行していることを知っていたが、A

	<p>船を追い越した後、A船の船首方を通過できる間隔があると思い、A船との距離を把握しないまま左旋回したが、左舷後方を確認してから左旋回すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長A及び船長Bは、自力でマリーナに戻った。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、約10km/hの速力で南東進中、船長Aが、B船が急に左に旋回することはないと思い、B船の左舷船尾方近くを航行していたことから、左旋回したB船を避けることができず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、約30km/hの速力で南東進中、船長Bが、A船の右舷方を追い越した後、左舷船尾方を航行するA船の船首方を通過できると思い、A船との距離を把握しないまま減速して左旋回したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船及びB船が共に南東進中、船長Aが、B船の左舷船尾方近くを航行し、また、船長Bが、A船との距離を把握しないまま減速して左旋回したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・水上オートバイの操縦者は、他船が前路に進出した際にも衝突を回避できるように安全な距離を確保すること。</li> <li>・水上オートバイの操縦者は、変針する際、周囲の状況を見て、他船と接近しないことを確認してから変針すること。</li> <li>・水上オートバイの操縦者は、遊走時、他船を近距離で追い越したりしないこと。</li> </ul>