

船舶事故調査報告書

令和7年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（取水塔）
発生日時	令和6年8月24日 10時40分ごろ
発生場所	滋賀県大津市北小松地先（琵琶湖西部） 鵜川 <sup>うかわ</sup> 四等三角点から真方位223°440m付近 （概位 北緯35°15.7′ 東経135°59.3′）
事故の概要	水上オートバイエイトは、航行中、取水塔に衝突した。
事故調査の経過	令和6年9月4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	水上オートバイ エイト、0.1トン
船舶番号、船舶所有者等	250-55102滋賀、株式会社広正建設
乗組員等に関する情報	船長、特殊小型
負傷者	重傷 1人（同乗者）、軽傷 2人（船長、同乗者）
損傷	本船 左舷船底外板に凹損等 取水塔 柱に擦過傷
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 水象：湖上 平穏、水温 約31℃
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、船長が操縦席に腰を掛け、同乗者Aが船長の後ろの座席に腰を掛けて船長の腰に、同乗者Bが座席の最後部に腰を掛けて同乗者Aの腰にそれぞれ手を回し、遊走の目的で大津市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出発した。</p> <p>船長は、本件マリーナの南方沖約200mに所在する取水塔（取水口から琵琶湖の水を取り込み、陸上の地域に農業用水を供給する搭状の施設。以下「本件取水塔」という。）を船首方に視認していたが、本件取水塔に近づいてから旋回して避けて沖合に向かおうと思い、本件取水塔に向かって直進を続けた。</p> <p>船長は、本件取水塔に近づき同じ速力のまま右旋回を始めたところ、本件取水塔に本船の左舷船底が衝突した。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、衝突の衝撃で湖に投げ出され、本件マリーナで本船の衝突に気付いて来援した友人等の水上オートバイに引き揚げられて本件マリーナへ運ばれた。</p> <p>本船は、来援した水上オートバイに本件マリーナへえい航された。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、本事故を目撃した者が119番通報して要請した救急車で病院に搬送され、応急的な処置を受けた後、友人の車で帰宅した。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、翌日、痛みが続いていたのでそれ</p>

	<p>ぞれ病院を受診し、船長が頸椎打撲、同乗者Aが左膝蓋骨骨折等、同乗者Bが全治1～3か月の骨盤輪骨折等の診断を受けた。</p> <p>船長は、令和4年8月に特殊小型船舶操縦士の免許を取得後、水上オートバイの操縦経験は約10回あり、本事故当日は本年初めての操縦であった。</p> <p>本船の速度計は故障しており、本事故発生時、船長は体感で約50 km/hの速力であろうと思っていた。</p> <p>海上保安庁のウォーターセーフティガイド*1には、水上オートバイによる高速での旋回は、旋回径を大きく取るか、適切な速度まで落として旋回するよう記載されている。</p>
分析	<p>本船は、航行中、船長が本件取水塔に接近してから同じ速力のまま右旋回して回避しようとしたことから、旋回中に本件取水塔に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、航行中、本件取水塔を船首方に視認していたことから、航行速力に応じて早期に右旋回を始めていれば、本件取水塔を回避することができたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の速度計が故障していたことから、航行中に正確な速力を把握できていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、速度計が故障していた状態で航行中、船長が船首方に視認していた本件取水塔に接近してから減速せずに旋回したため、本件取水塔に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・水上オートバイの船長は、航行中、進路上に障害物等を認めた場合、余裕を持って回避すること。この場合、転舵のみで回避しようようとせずに、減速することを躊躇しないこと。</li> <li>・水上オートバイの船長は、計器等に故障がある場合は、修理してから出航すること。</li> </ul>

\*1 海上保安庁「ウォーターセーフティガイド」<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/>