

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	令和7年9月6日 16時30分頃
発生場所	滋賀県大津市際川 ^{さいがわ} 東方沖 志賀四等三角点から真方位067° 1,720m付近 (概位 北緯35° 02.5' 東経135° 52.4')
事故の概要	プレジャーボートアーチャンが浮体をえい航して遊走中、浮体の搭乗者が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和7年9月11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	プレジャーボート アーチャン、5トン未満（長さ5.6m） 253-12805滋賀、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊 搭乗者A
負傷者	重傷 1人（搭乗者A）
損傷	なし
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 水象：波高 約0.3m、波向 北
事故の経過	(1) 事故発生に至る状況 本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、搭乗者3人（以下、本船の進行方向を前方として、浮体の中央に座っていた搭乗者を「搭乗者A」、左側に座っていた搭乗者を「搭乗者B」、右側に座っていた搭乗者を「搭乗者C」という。）が乗ったトイングチューブ（以下「本件浮体」という。）を長さ約18mのロープでえい航し、遊走を開始した。 本件浮体は、搭乗者の座面を囲むように左右にサイドガード、後部に背もたれがあり、サイドガード上に帯状の持ち手が設置されていた。 搭乗者Aは、持ち手の使用方法が分からず、両腕を持ち手の中に通した状態で、本件浮体の中央に座っていた。 (図1 参照)

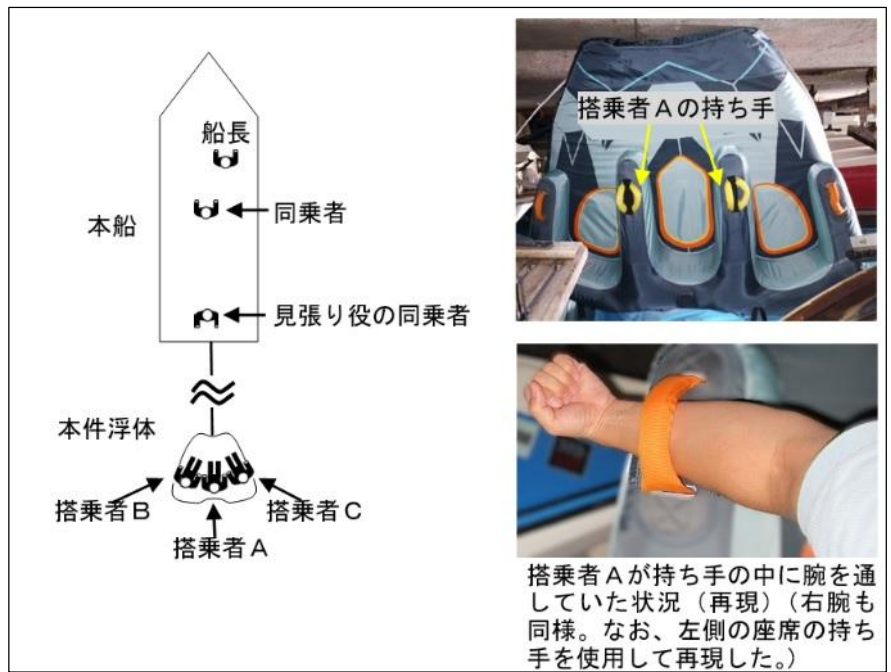


図1 乗船者・搭乗者の配置及び搭乗者Aの持ち手の使用状況

船長は、本船が本船自身の航走波の影響を受けないよう、同じコースを往復するように本船及び本件浮体を北進させてから南進させることを繰り返すこととし、同乗者の1人を本件浮体の見張り役として船尾に配置し、本船を北進させた後に右旋回して南進させ、再び右旋回して2回目の北進を開始した。

船長は、本船を約20km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で北進させた後、再び右旋回して本船を南進させることとした。

船長は、これまでの2回の右旋回中に本件浮体がバランスを崩さなかったため、速力を保持して右旋回を開始したところ、本件浮体が、左方（本船の進行方向を前方とした場合）に振られ、折からの風によって発生した北からの波高約0.3mの波に乗った際にバランスを崩し、左方に転覆した。（図2参照）

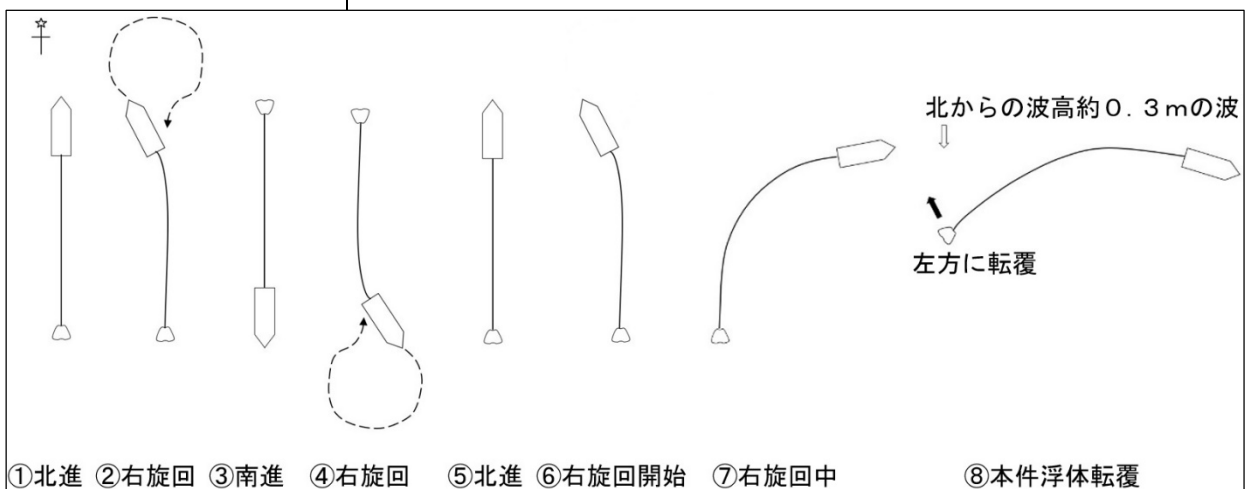


図2 本船の航行状況及び本件浮体が転覆に至る状況

船長は、操縦席付近のバックミラーで後方の見張りをを行いながら操船していたところ、本件浮体がバランスを崩して転覆し、搭乗者全員が落水するのを認めた。

船長は、本船を搭乗者3人に接近させて本船に引き揚げたところ、搭乗者Aが右腕の痛みを訴えていたので、出発したマリナーに戻り、一緒に遊びに来ていた別の知人が携帯電話で119番通報を行い、消防から警察に本事故の通報が行われた。

搭乗者Aは救急車で病院に搬送され、右上腕骨骨幹部骨折と診断された。

船長は、本件浮体が転覆する際、搭乗者Aの右腕が本件浮体に引っ掛かっているように見えた。また、本事故後、見張り役の同乗者から、本件浮体が転覆する際、搭乗者Aの右腕が持ち手の中に入っていたと聞いた。

船長、同乗者及び搭乗者は、全員救命胴衣を着用していた。

(2) 船長及び搭乗者の経験

船長は、水上スキーをえい航した経験はあったが、浮体をえい航するのは本事故時が初めてであった。

船長は、本事故当日の午前中、搭乗者Aが、別の船舶でえい航する浮体に乗っているのを見ていたので、浮体搭乗に当たって必要なことは同船舶の船長から聞いているであろうと思い、搭乗者Aを本件浮体に乗せる際、注意事項を伝えていなかった。

搭乗者Aは、浮体に乗るのは本事故当日が3回目であったが、浮体の乗り方や持ち手の使用方法を聞いたことがなかった。

(3) 浮体えい航時の注意事項

本件浮体には、次の注意事項が英語等で記載されていた。

- ・ 体の一部を持ち手の中に通したり、搭乗者を浮体に縛り付けたりしてはならない。
- ・ 高速又は急な旋回によって、浮体が急加速したり転覆したりする可能性がある。

運輸安全委員会が映像から解析した情報^{*1}及び海上保安庁提供のウォーターセーフティガイド^{*2}によれば、浮体をえい航している船舶が急旋回すると、浮体の速力が船舶の速力の約2倍に達することがあるので、旋回時は十分に減速するよう注意喚起がなされている。

*1 運輸安全委員会「水上オートバイが浮体をえい航する時の速度等について」

<https://jtsb.mlit.go.jp/setumei20190723.pdf>

運輸安全委員会「水上オートバイの浮体えい航時の挙動（ドローン映像から速度解析等）」

<https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/ship/ship-video.html>

*2 海上保安庁「ウォーターセーフティガイド トーイング遊具を安全に楽しく遊ぶために」

https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/pwc/10_towing/

	<p>(4) 滋賀県琵琶湖等水上安全条例（昭和30年12月23日滋賀県条例第55号）</p> <p>同条例では、船舶の航行による事故があったときは、当該船舶の操船者は、速やかに警察に対し、事故の発生日時、場所、死傷者数、負傷程度等を報告しなければならないと定められている。</p>
分析	<p>本船は、搭乗者3人を乗せた本件浮体を約20km/hの速力でえい航して北進中、船長が減速せずに本船を右旋回させたことから、本件浮体が左方に振られて波に乗った際にバランスを崩して転覆し、搭乗者Aが落水して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故前の2回の右旋回中に本件浮体がバランスを崩さなかったことから、減速しなくても本件浮体がバランスを崩さないであろうと思い、減速せずに本船を右旋回させたものと考えられる。</p> <p>搭乗者Aは、持ち手の使用方法が分からず、持ち手を上からつかまわずに両腕を持ち手の中に通していたことから、本件浮体がバランスを崩して転覆する際に、右腕が持ち手から抜けずに負傷した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が本件浮体をえい航して約20km/hの速力で北進中、船長が減速せずに本船を右旋回させたため、本件浮体が左方に振られて転覆して搭乗者Aが落水した際、搭乗者Aが両腕を持ち手の中に通していたことにより発生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"> ・浮体をえい航する船舶の船長は、搭乗者の安全に十分留意し、旋回時には、浮体が波で跳ねたりバランスを崩したりすることのないよう、旋回半径を大きく取って十分に減速するとともに、浮体が転覆したり搭乗者が落水したりするような操船を行わないこと。 ・浮体をえい航する船舶の船長は、搭乗者に対し、浮体の持ち手の中に体の一部を通すなどの危険な乗り方をしないよう、搭乗前に注意事項を伝えておくこと。 ・琵琶湖で船舶を操縦する者は、船舶事故発生時には速やかに警察に通報すること。