

船舶事故調査報告書

平成25年10月10日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

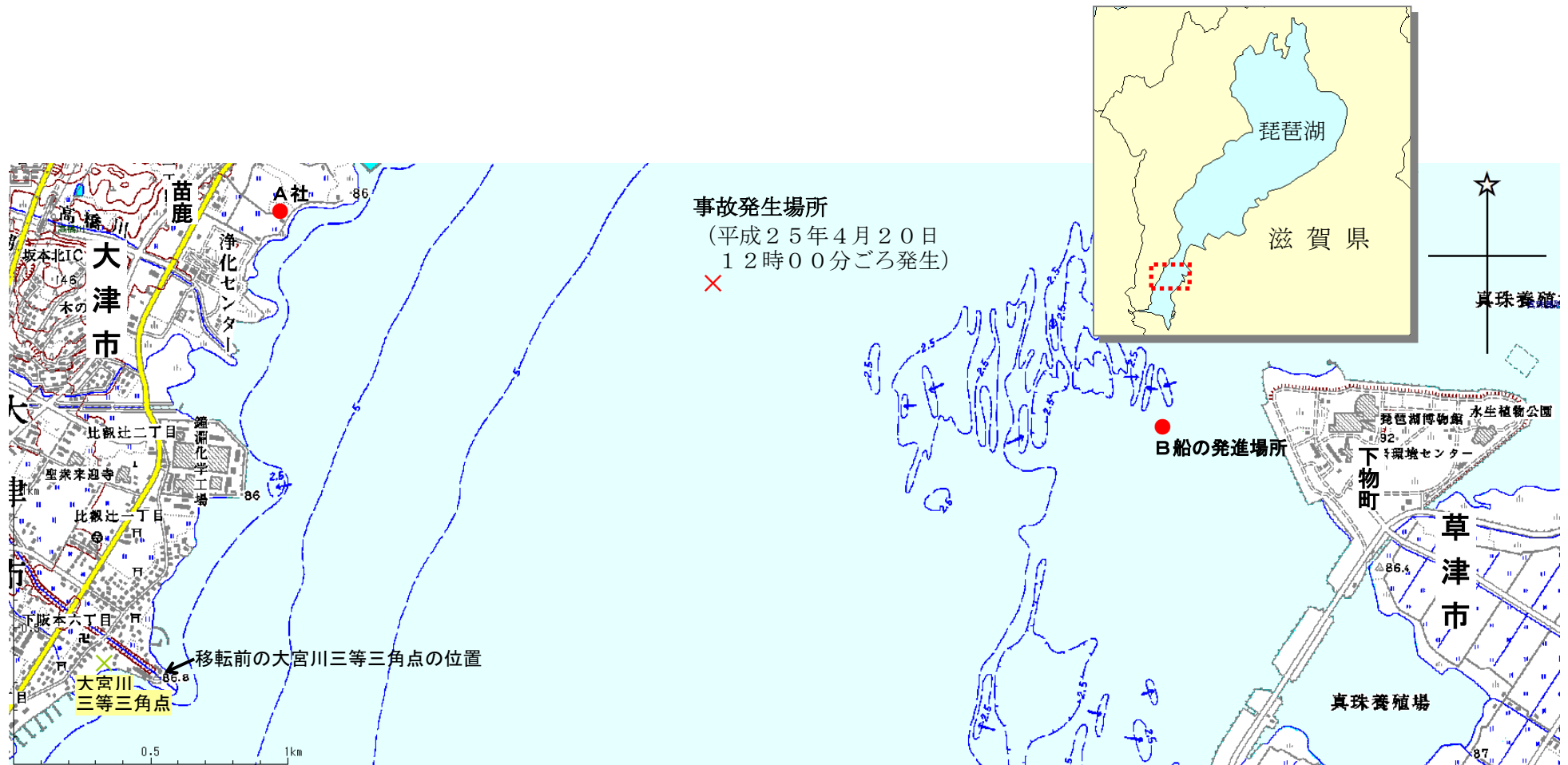
委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年4月20日（土） 12時00分ごろ
発生場所	滋賀県琵琶湖南部（滋賀県大津市苗鹿 ^{のうか} 東方沖） 大津市所在の大宮川 ^{おおみやがわ} 三等三角点から真方位058° 2,610m付近 （概位 北緯35° 04.7′ 東経135° 54.5′）
事故調査の経過	平成25年5月16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 プレジャーボート タイガー12、5トン未満 253-26851 滋賀、有限会社ビワコマリ寺田（A社） 5.12m (Lr) × 1.10m × 0.55m、FRP ガソリン機関、7.28kW、平成13年5月 B モーターボート 晶 ^{まさひろ} 広号、5トン未満 253-26236 滋賀、個人所有 4.61m (Lr) × 2.08m × 0.74m、FRP ガソリン機関、84.58kW、平成12年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 39歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年2月18日 免許証交付日 平成23年2月18日 （平成28年2月17日まで有効） B 船長B 男性 40歳 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15年3月3日 免許証交付日 平成25年2月19日 （平成30年3月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船尾左舷側に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者Aを乗せ、船長Aが、船体中央部船尾寄りに設けられた操縦席（甲板から座面までの高さ約

	<p>20 cm) に腰を掛け、手動操舵で苗鹿東方沖を西北西進した。</p> <p>船長Aは、北方からの波を受けて顔に波しぶきが当たるので、航行方向から目をそらしていたところ、声が聞こえ、船首方にB船の船尾を認めて操舵ハンドルを左に切り、機関操縦レバーを中立位置へと操作したものの、A船が左転を始めた平成25年4月20日12時00分ごろ、大宮川三等三角点から真方位058° 2,610m付近において、A船の船首部とB船の船尾左舷側とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、苗鹿東方沖1,600m付近において、船首を西方に向けて漂泊中、船長Bが、船首付近で船首方を向き、立って釣りを行っていたところ、他船のエンジン音が近づいて来たので、後方を振り返り、A船の船首がB船の船尾付近に接近していることを認めて大声で叫び、A船が左転し始めた直後、B船の船尾左舷側とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、船長BがB船を保管しているA社の代表者に本事故の発生を電話連絡したのち、自力航行してそれぞれA社へ帰航した。</p> <p>(付図1 事故発生場所図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1.1m/s 水象：波向 北方</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、同乗者Aを操縦席の約1m前方の両舷側に渡してある板(甲板上の高さ約22cm)へ座らせており、同乗者Aによって船首方の視界が狭められていたので、上体を左右に動かし、死角を補う見張りを行って航行していた。</p> <p>船長Aは、釣り場を発進する際、周囲に他船がないことを確認し、航行中も前方に他船を認めなかった。</p> <p>船長Aは、航行中、機関操縦レバーをおおむね全開にしており、常に船首が少し浮上した状態であった。</p> <p>同乗者Bは、B船の船尾左舷側で船首方を向いて立ち、竿<small>ま</small>を左舷側に出して釣りを行っていた。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A船は、苗鹿東方沖を西北西進中、船長Aが、顔に波しぶきが当たるので、航行方向から目をそらせていたことから、船長Bが発した声で船首方のB船に気付き、操舵ハンドルを左に切ったものの、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、苗鹿東方沖で船首を西方に向けて漂泊中、船長Bが、船首方を向いて釣りを行っていたことから、他船のエンジン音を聞き、後</p>

	方を振り返ってA船がB船の船尾付近に接近していることを認め、発生したものの、両船が衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、苗鹿東方沖において、A船が西北西進中、B船が船首を西方に向けて漂流中、船長Aが、顔に波しぶきが当たるので、航行方向から目をそらせ、また、船長Bが船首方を向いて釣りを行っていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	<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"> ・波しぶきが発生して航行方向を見ることができない場合は、減速するなどして波しぶきの発生を防ぐこと。 ・増速すれば、船首が浮上する場合、減速して船首の浮上を解消すること。 ・漂流して釣りをを行う場合も周囲の見張りを行うこと。

付図1 事故発生場所図



※国土地理院発行の数値地図25000を利用した。(なお、大宮川三等三角点は、平成20年1月24日に現在の位置(×印)に移転している。)