

船舶事故等調査報告書

平成25年10月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012神第218号
事故等種類	衝突（えい航索）
発生日時	平成24年8月26日（日） 15時50分ごろ
発生場所	滋賀県所在の琵琶湖大橋中央部北方沖 滋賀県大津市所在の今堅田四等三角点から真方位060° 1,390m 付近 （概位 北緯35° 07.6′ 東経135° 56.3′）
事故等調査の経過	平成24年12月20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	A モーターボート スキャラブ31、5トン未満（長さ8.51m） 253-9956滋賀、個人所有 B 水上オートバイ ^カ ^ワ ^サ ^キ ^{エスティーエックス} ^{エフ} KAWASAKI S T X - 1 2 F、0.1 トン 253-28917滋賀、個人所有 C モーターボート ^{エイチエイチシー} H H C号、3.8トン 250-54464滋賀、株式会社長龍マリーナ
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 C 船長C、二級小型船舶操縦士
死傷者等	A なし C 負傷 1人（同乗者）
損傷	A なし（えい航索が切断） B 船底部に破口 C 左舷船尾部に破損
事故等の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、機関故障を起こしたB船を修理するため、A船の船尾から約20mの‘水に沈む綿製のロープ’（以下「本件えい航索」という。）を出して無人のB船をえい航し、大津市青柳浜を出発して滋賀県守山市のマリーナへ向かった。 船長Aは、琵琶湖大橋の中央から東側へ数えて4番目～6番目の橋脚間を通過するため、前方を注視して対地速力約10ノットで南南西進中、A船の左舷正横10m付近において、船首を浮上させ、A船に向かって航行して来るC船を視認した。 船長Aは、増速してC船の前方をA船が通過し、A船の後方をC船が通過する直前に減速してえい航索をたるませ、水中に沈んでいくえい航索の上をC船に通過させようと思い、まず増速を行ったところ、

	<p>A船の船尾至近をC船が通過した平成24年8月26日15時50分ごろ、琵琶湖大橋中央部北方沖において、停船したC船を認めた。</p> <p>船長Aは、C船の同乗者が水中に手を入れてえい航索を解いている姿を目撃し、C船がえい航索に衝突してC船のプロペラ翼等に絡索したことを知った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、14時～15時ごろ滋賀県近江八幡市のマリーナを出発した。</p> <p>C船は、本件えい航索に衝突した際、本件えい航索につながっていたB船が引っ張られて後部座席付近に衝突し、C船の同乗者1人が負傷した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2、視界 良好</p> <p>水象：湖上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船の左舷正横10m付近に船首を浮上させて航行して来るC船を視認したとき、C船の乗船者が見えなかった。</p> <p>本件えい航索には、他船に対する注意喚起のための目印はなかった。</p> <p>船長Cは、本事故発生の9日前に操縦免許を取得し、C船を購入後、本事故当日までに購入先のスタッフによる船内設備の取扱い及び操船の説明を合計約7時間受け、本事故当日に引き渡しを受けた。</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、C あり</p> <p>A なし、C 不明</p> <p>A なし、C なし</p> <p>A船は、琵琶湖大橋中央部北方沖において、故障した無人のB船をえい航して琵琶湖大橋の橋脚間に向けて南南西進中、船長Aが、左舷正横10m付近に接近したC船に気付き、A船とB船の間をC船に通過させようとして増速を行ったことから、本件えい航索とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、琵琶湖大橋中央部北方沖を西進中、船長Cが、船首を浮上させて航行し、B船をえい航するA船に気付かなかったことから、本件えい航索と衝突したものと考えられるが、船長Cから情報が十分に得られなかったため、C船の運航の経過、C船と本件えい航索及びB船との衝突の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、琵琶湖大橋中央部北方沖において、A船が故障したB船をえい航して南南西進中、C船が西進中、船長Aが、左舷正横10m付近に接近したC船に気付き、A船とB船の間をC船に通過させようとして増速を行い、また、船長Cが、船首を浮上させて航行し、B船をえい航するA船に気付かなかったため、本件えい航索とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

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">・ えい航時は、他船への注意喚起のためにえい航索と被えい航船舶に目印を付けることが望ましい。・ 船首を浮上させた状態で航行すれば、死角が生じて見える範囲が狭められるので、速力調整を行うなり、船首を左右に振るなりして死角を補う操船を行うようにすること。
-----------	--