

船舶事故調査報告書

平成27年3月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月29日 14時10分ごろ
発生場所	静岡県湖西市競艇新大橋北方付近 舞阪灯台から真方位306° 1.7海里付近 (概位 北緯34° 41.73′ 東経137° 35.11′)
事故調査の経過	平成26年7月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 ^{ひてん} 飛天、5トン未満 242-22264 静岡、個人所有 8.55m (Lr) × 2.50m × 0.92m、FRP ディーゼル機関、154.00kW、平成9年8月 B プレジャーボート ^{ヴィクトリー} VICTORY-Ⅲ、5トン未満 243-24586 静岡、個人所有 6.58m (Lr) × 2.37m × 1.41m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成5年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69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 昭和58年11月24日 免許証交付日 平成26年1月20日 (平成31年12月12日まで有効) B 船長B 男性 66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2年1月11日 免許証交付日 平成24年6月25日 (平成30年3月10日まで有効)
死傷者等	A なし B 重傷 1人（同乗者B ₁ ）、軽傷 1人（同乗者B ₂ ）
損傷	A 船首船底に擦過傷 B 左舷船尾外板に割損、船外機上部カバーに割損等
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣りを終えて湖西市所在のマリーナ（以下「A船マリーナ」という。）へ戻るため、静岡県浜名湖の

	<p>南部に位置する湖西市新居、浜松市弁天島等の間にある水路（以下「本件水路」という。）に沿って約7ノット（kn）の対地速力で北北西進していた。</p> <p>船長Aは、A船の右舷側に設けられた操縦席に腰を掛けて操船していたところ、競艇新大橋（以下「本件橋」という。）北方に停泊して釣りをを行っている船舶（以下「C船」という。）を認めた。</p> <p>A船は、本件橋の橋脚間を通過した直後、平成26年6月29日14時10分ごろ、A船の船首とB船の船尾とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B₁、同乗者B₂及び同乗者B₃を乗せ、船長Bが操船を行い、同乗者B₁が右舷船尾のシートに、同乗者B₂が左舷船尾のシートにそれぞれ腰を掛け、湖西市所在のマリーナ（以下「B船マリーナ」という。）を出航した。</p> <p>B船は、本件水路を南進するつもりで、本件橋につながる道路に沿った水路を東進していた。</p> <p>船長Bは、本件橋の西端付近に達したとき、本件橋及び東海道新幹線等の鉄橋の橋脚の隙間から、北進して来るA船を認めた。</p> <p>船長Bは、本件橋の下でA船とすれ違うのが嫌だったので、クラッチを中立にしてB船を左転させ、本件橋の北側で船首を北方に向けて停船し、A船の通過を待つこととした。</p> <p>船長Bは、B船が停船しているためA船がB船を避けてくれるものと思っていたが、A船が更に接近して来るので、クラッチを前進に入れて避けようとしたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、同乗者2人の負傷を認めたので、B船マリーナに戻ることにし、同マリーナへ連絡を取って救急車等の要請を依頼した。</p> <p>同乗者B₁及び同乗者B₂は、B船マリーナから、ヘリコプター及び救急車で病院へ搬送され、同乗者B₁が腹部打撲傷等と、同乗者B₂が左肋骨骨折等とそれぞれ診断された。</p> <p>船長Aは、A船でB船の後を追走し、B船マリーナへ入航しようとしたものの、B船マリーナの出入口が狭くて入航できなかったため、A船をA船マリーナに入港させた後、陸路でB船マリーナへ向かった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件水路には、南側から国道1号線の西浜名橋、遊歩道の西浜名橋、東海道線の鉄橋、東海道新幹線の鉄橋及び本件橋が順に架けられており、各橋の橋脚が水路の側端を示している、水路の幅が約35mであった。</p> <p>船長Aは、本件水路を航行するときは、いつも慎重に操船するようにはしていたが、本事故当時、前方の見張りをしていなかった</p>

	<p>ものの、B船には気付かなかった。</p> <p>A船は、約7knの速力で航行すると船首が浮上し、船首方に死角を生じていたが、船首方が全く見えなくなる状況ではなく、また、船長Aもそのことを承知した上で、目線を遠方に向けるなどして見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本件橋付近を航行中、船首が更に浮上するような速力変更をしなかった。</p> <p>A船のGPSプロッターには、本事故時に停船した後、A船が風潮流により東方へ流された航跡が残っていた。</p> <p>船長Bは、本事故後、同乗者B₁及び同乗者B₃から、衝突前に同乗者B₁が、A船に向かって手を振って注意を喚起していたことを聞いた。</p> <p>船長Bは、本事故発生海域で事故が多いことを知っており、本事故発生海域を航行する際に、慎重に航行するようにしていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B あり</p> <p>A船は、本件橋北方付近を北北西進中、船長Aが、船首方にC船以外の他船はいないものと思ひ、漂泊してA船の進路方向へ圧流されて来たB船に気付かなかったことから、B船と衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、B船が、橋脚の背後となる場所に停船したことも、A船の進路方向へ圧流されて来たことにも気付かなかった可能性があると考えられるが、B船に気付かなかった状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、本件橋の北方付近で停船して漂泊中、船長Bが、A船が漂泊しているB船を避けてくれると思ひ込んでいたことから、漂泊を続け、接近するA船を避けようとしてクラッチを前進に入れたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船のGPSプロッターに、本事故時に停船した際、風潮流の影響で東方へ圧流された航跡が残っていたことから、停船して漂泊中に同様の影響を受け、A船の進路方向へ圧流されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本件橋の北方付近において、A船が北北西進中、B船が漂泊中、船長Aが、船首方にC船以外の他船はいないものと思ひ、漂泊してA船の進路方向へ圧流されて来たB船に気付かず、また、船長Bが、A船が漂泊しているB船を避けてくれるものと思ひ込んでいたため、漂泊を続け、接近するA船を避けようとしてクラッチを前進に入れたものの、両船が衝突したことにより発生したものと考えられ</p>

<p>参考</p>	<p>る。</p> <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"> ・ 障害物があるため他の船舶を見ることができない水域に接近する場合は、十分に注意して航行すること。 ・ 接近する他船を認めた場合には、衝突のおそれの有無を判断し、必要な場合には早めに避航動作を採ること。 ・ 停船して避航する際は、風潮流の影響を考慮すること。
------------------	---

付図1 事故発生経過概略図

