

船舶事故調査報告書

令和3年6月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（定置網）
発生日時	令和2年12月11日 18時ごろ
発生場所	滋賀県大津市今堅田 ^{いまかた} 真野 ^{まの} 浜北東方沖（琵琶湖南西部） 今堅田 ^{いまかた} 四等三角点から真方位027° 1,770m付近 （概位 北緯35° 08.1′ 東経135° 56.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{たろう} ひー太郎ポンポコ丸は、帰航中、定置網に衝突した。 ひー太郎ポンポコ丸は、船長が死亡し、前部甲板の座席の破損等を生じ、また、定置網は、杭に折損を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月17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。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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	プレジャーボート ひー太郎ポンポコ丸、1.1トン 253-33234 滋賀、個人所有 5.69m (Lr) × 2.36m × 0.76m、FRP ガソリン機関、202.3kW、平成25年12月
乗組員等に関する情報	船長 50歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成18年4月5日 免許証交付日 平成28年2月9日 （令和3年4月4日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	本船 前部甲板及び後部甲板の座席の脱落、錨泊装置の破損、船外機上部に亀裂及び擦過傷 定置網 杭1本の折損、ロープに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 水象：湖上 平穏、水位 琵琶湖基準水位マイナス0.37m 日没時刻：16時45分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で令和2年12月11日07時30分～08時30分ごろ大津市 ^{のうか} 苗鹿所在のマリーナ（以下

	<p>「本件マリーナ」という。)を出航した。</p> <p>船長は、17時33分ごろ本件マリーナの職員に携帯電話で連絡し、あと10分ほどで本件マリーナに到着する旨を伝えた。</p> <p>本件マリーナの職員は、到着を待っていたが本船が帰航しないので船長の携帯電話に数回連絡したところ、呼出音は鳴ったものの応答がなく、20時40分ごろ110番通報を行った。</p> <p>本船は、警察の警備艇及びヘリコプター並びに消防の消防艇による捜索が行われ、12日07時14分ごろ今堅田真野浜北東方沖800m付近で定置網(以下「本件定置網」という。)のロープに船首部が掛かった状態で停止しているところをヘリコプターに発見された。</p> <p>船長は、後部甲板で頭部から出血して意識がない状態で仰向けに倒れているところを発見された後、医師によって死亡が確認され、司法解剖の結果、死亡推定時刻は11日18時ごろであった。また、直接死因は脳幹部損傷であり、脳幹部損傷の原因は環椎後頭関節脱臼であり、環椎後頭関節脱臼の原因は右前頸部挫創であると検案された。</p> <p>本船は、警備艇に大津市本堅田までえい航された後、本件マリーナの船舶にえい航されて本件マリーナに到着した。</p> <p>本件定置網は、杭1本が折損し、ロープに擦過傷を生じた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本件定置網に関する情報</p> <p>本件定置網は、「えり」と称する小型定置網で、湖岸から沖合に向かって矢印型に網を張り、湖岸に寄ってきた魚の習性を利用して、つぼと称する部分に誘導して捕獲するもので、杭、ロープ、網及び浮きによって構成されていた。</p> <p>杭は、長さが約14.5m、直径が5.7cmのFRP製で、湖面に約1.7mが出た状態で、湖面から約0.9m上方の位置をロープによって連結されており、本事故によって損傷した杭は、湖面から約0.7m上方で折損していた。</p> <p>ロープは、太さ約1.4cmの合成繊維製で、損傷はなかった。</p> <p>本件定置網には、つぼの杭の先端等に赤色、青色等の閃光を発生する標識灯が計16個設置され、本事故後、正常に点灯することが確認された。(図1及び写真1～写真4参照)</p>

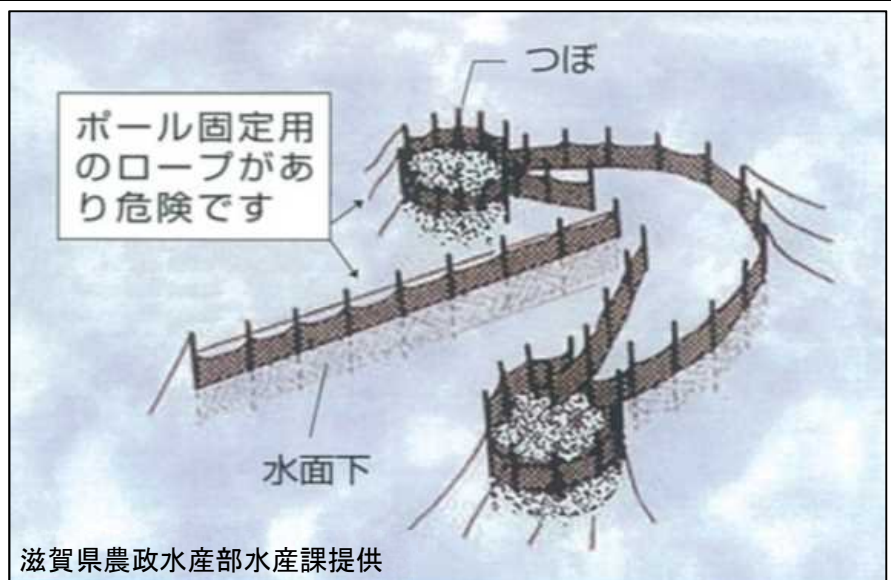


図1 本件定置網（えり）の構造

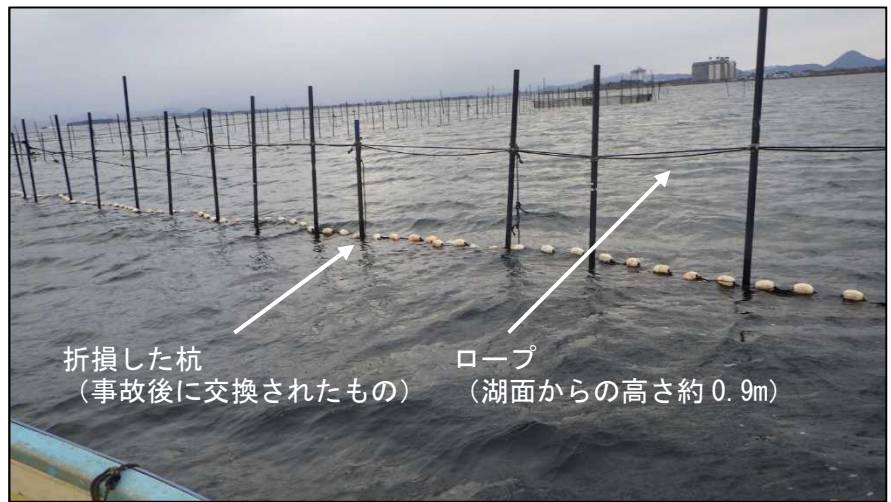


写真1 本件定置網



写真2 折損した杭



写真3 標識灯

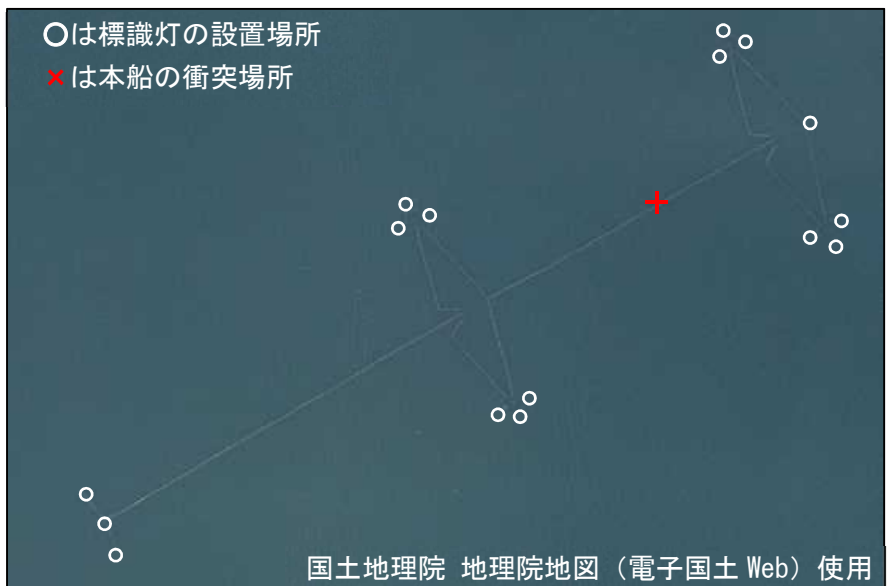


写真4 本件定置網及び標識灯の設置場所

(2) 本船に関する情報

本船は、ブラックバスを釣る目的で使用されるバスボートと称する船舶で、前部甲板及び後部甲板には釣りをを行う際に腰を掛ける座席が、船首部にはトロリング装置が、船尾部にはポールを湖底に降ろして船位を維持する装置（以下「船位維持装置」という。）がそれぞれ設置されていた。

本船には、航海灯が装備されておらず、船舶検査証書における航行上の条件として、日没から日出までの間の航行が禁止されていた。

本船は、発見された際、エンジンキーがオンの状態で、クラッチレバーが前進の位置にあり、船外機が停止し、燃料油が残っておらず、前部甲板の座席がポールの根本から脱落し、後部甲板の座席が座席のみが脱落し、船位維持装置が破損していた。（写真

5～写真7参照)



写真5 前部甲板

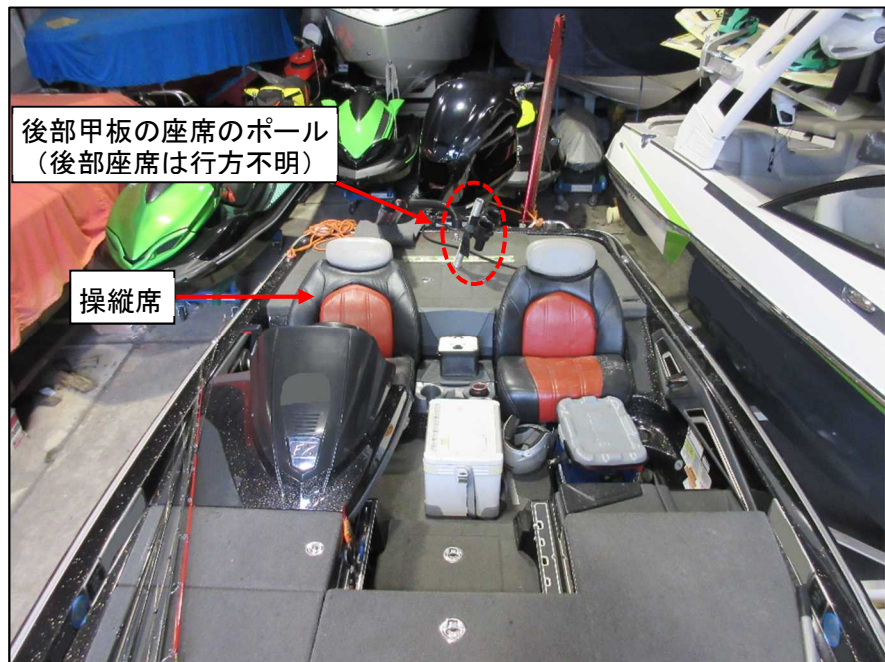


写真6 操縦席及び後部甲板

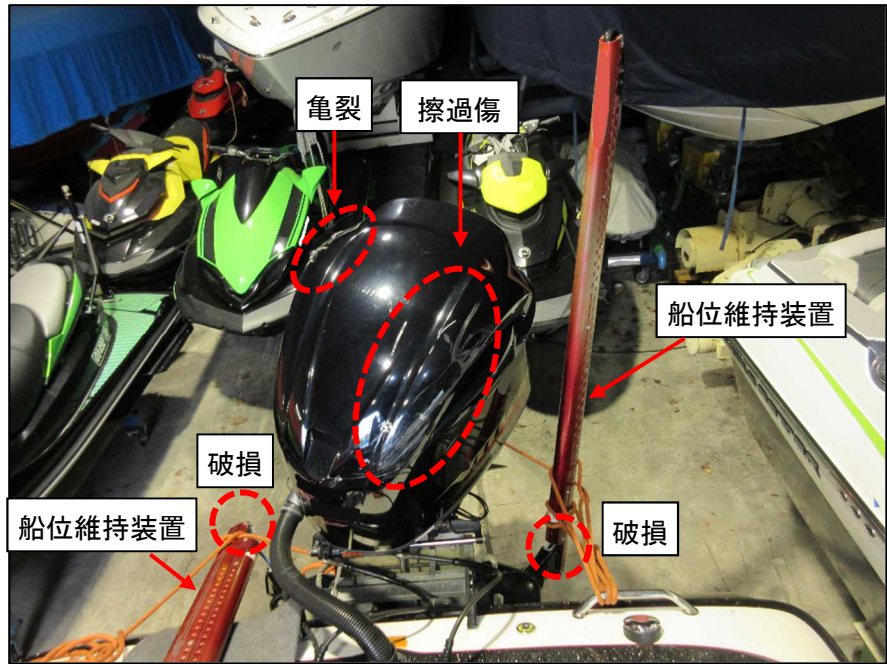


写真7 船外機及び船位維持装置

(3) 船長に関する情報

船長は、琵琶湖において10年間で150回以上の船上での釣りの経験があり、本船の操縦経験が約7年あった。

船長が、本件定置網の存在を知っていたか否かについては不明であった。

船長は、健康状態は良好であり、持病はなかった。

船長は、発見された際、長袖の防寒着、ズボン、運動靴及び首掛け式の自動膨張式の救命胴衣を着用していた。

分析

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

あり
なし
なし

本船は、本件マリーナに向けて大津市今堅田真野浜北東方沖を航行中、船長が、本件定置網に気付かないまま、本件定置網に向けて航行したことから、本件定置網に衝突したものと考えられる。

本船は、発見された際、エンジンキーがオン、クラッチレバーが前進の位置にあり、本件定置網のロープに船首部が掛かった状態で停止し、前部及び後部甲板の座席が脱落し、船位維持装置が破損し、船長が後部甲板に倒れて死亡していたことから、船長が、本件定置網に気付かないまま、本件定置網に向けて航行したものと考えられる。

船長の死因は、脳幹部損傷であった。

本件定置網のロープに擦過傷があったこと及び船長が右前頸部挫創を負ったことから、本船が航行中に船長の右前頸部が定置網のロープ

	<p>に引っかかり、船長が脳幹部損傷を負ったものと考えられる。</p> <p>本船には、航海灯が装備されておらず、日没から日出までの間、航行してはならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が天津市今堅田真野浜北東方沖を航行中、船長が、本件定置網に気付かないまま、本件定置網に向けて航行したため、本件定置網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"> ・プレジャーボートの船長は、定置網が設置された水域を航行する場合、定置網から十分に距離を隔てて航行すること。

付図1 事故発生場所概略図

