

船舶事故調査報告書

令和4年6月1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
発生日時	令和3年7月13日 15時15分ごろ
発生場所	滋賀県大津市苗鹿南東方沖（琵琶湖南西部） 雄琴四等三角点から真方位169° 1,590m付近 （概位 北緯35°04.7′ 東経135°53.8′）
事故の概要	プレジャーボートHuckle berryは、漂流中、また、水上オートバイJPMは、南西進中、両船が衝突した。 JPMは、船長及び同乗者1人が負傷し、左舷船首部の割損等を生じ、また、Huckle berryは、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年7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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A プレジャーボート Huckle berry、1.6トン 253-35698滋賀、MII合同会社、株式会社Tsカンパニー及び個人所有 5.81m (Lr) × 2.59m × 1.25m、FRP ガソリン機関、210kW、令和2年7月 B 水上オートバイ JPM、0.1トン 250-55587滋賀、株式会社M'sコーポレーション、JP株式会社及び株式会社プラス・ワン・コミュニケーション 2.89m (Lr) × 1.11m × 0.43m、FRP ガソリン機関、178kW、平成24年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 38歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年6月8日 免許証交付日 平成29年6月8日 （令和4年6月7日まで有効） B 船長B 46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29年6月8日 免許証交付日 平成29年6月8日 （令和4年6月7日まで有効）

死傷者等	A なし B 重傷 2人（船長B及び同乗者1人）
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部に割損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 水象：湖上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、令和3年7月13日14時00分ごろ係船場所をB船と共に出発し、同乗者3人にウェイクサーフィンを体験させる目的で苗鹿南東方沖を遊走していた。（写真1、写真2参照）</p> <div data-bbox="636 640 1358 1115" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <div data-bbox="652 1216 1358 1682" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真2 A船</p> <p>船長Aは、機関を中立とし、ウェイクサーフィンを終えた同乗者1人が、別の同乗者と交替する目的で、船首を北東方に向けて漂泊を始め、操縦席に腰を掛けた姿勢で交替が終わるのを待機していた時、A船の右舷正横方約100mにA船に向かって来るB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が接近してくるのを認めたが、A船が漂泊中なので、小回りの効くB船がA船を避けて行くものと思い、漂泊を続けた</p>

ところ、B船が針路を変えずにA船に直進してきていることに気づき、声を出したものの、15時15分ごろ船体に衝撃を感じた。

船長Aは、落水した船長B及び同乗者1人（以下「同乗者B」という。）をA船に引き上げ、係船場所に戻った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、14時00分ごろA船と共に係船場所を出発し、同乗者Bと操縦を交替しながら苗鹿南東方沖で遊走を始め、15時00分ごろ、同乗者Bと操縦を交替した。（写真3参照）



写真3 B船

船長Bは、操縦を交替する時、左舷方に遊走するA船を認めたが、その後、目線を下に向けた状態で、時速約30km/hの対地速力で南西進中、目前にA船を認め、操縦ハンドルを右に切ったものの、間に合わず、B船の左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。

B船は、船長Bの左腕に装着されていた緊急エンジン停止コードが船体から外れて機関が停止し、船長Bと同乗者Bは落水したのち、A船まで泳いで移動し、船長A及びA船の同乗者たちに引き上げられて係船場所に戻った後、係船場所の職員の119番通報で来援した救急車により病院に搬送され、船長B及び同乗者Bは、それぞれ左腸骨骨折と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

船長Aは、B船がA船との衝突を回避するために曲がろうとしたが、曲がり切らずに衝突したと思った。

船長Bは、目線を下に向けていたので、漂泊を始めたA船が目前に迫っていることに気付くのが遅れたと思った。

B船は、約20～30km/h程度の速力で直進しており、加速や蛇行などは行っていなかった。

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。

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

<p>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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、苗鹿南東方沖において、同乗者が別の同乗者とウェイクサーフィンの体験を交替するのを待つ目的で、船首を北東方に向けて漂泊中、船長Aが、A 船に向けて接近するB 船を認めた際、A 船が漂泊中であり、小回りの効くB 船が避けてくれるものと思い、漂泊を続けたことから、B 船が針路を変えずにA 船に直進してきていることに気づき、声を出したものの、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、苗鹿南東方沖において南西進中、船長Bが、目線を下に向けて直進を続けたことから、船首方で漂泊中のA 船に気付かずに接近し、目前でA 船を認めて右転したものの間に合わず、A 船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A 船が、苗鹿南東方沖において、同乗者がウェイクサーフィンの体験を交替するのを待つ目的で漂泊中、船長Aが、B 船が避けてくれるものと思い、漂泊を続けたため、また、B 船が、苗鹿南東方沖合において南西進中、船長Bが、目線を下に向けて直進を続けたため、船首方で漂泊中のA 船に気付かずに接近し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、漂泊中、接近して来る他船を認めた場合、自船を避けるものと思わず、必要に応じて音響信号等で注意を喚起すること。 ・ 船長は、航行中は、他船と安全な距離を隔てて通過できるよう、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 水上オートバイの船長は、周囲の船の動静に注意し、距離を十分に取しながら航行すること。

付図1 事故発生場所概略図

