

# 船舶事故調査報告書

令和5年4月5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4年6月19日 12時34分ごろ
発生場所	静岡県湖西市新居弁天海釣公園北方沖 浜名港背割堤灯台から真方位297°550m付近 (概位 北緯34°41.0′ 東経137°35.3′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>かねへい</sup> 平は、西北西進中、また、プレジャーボート（船名なし）は、漂泊中、両船が衝突した。 プレジャーボート（船名なし）は、同乗者1人が死亡し、同乗者1人が重傷を負い、両舷中央部外縁に割損を生じ、また、平は、船首部船底外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年6月21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 平、2.0トン 294-23359 静岡、個人所有 7.34m×2.29m×0.67m、FRP ディーゼル機関、110.0kW、平成18年2月 B プレジャーボート（船名なし）、5トン未満 242-27839 静岡、有限会社岡田屋 5.85m (Lr) × 1.38m × 0.60m、FRP ガソリン機関（船外機）、7.3kW、平成16年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 77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7年4月20日 免許証交付日 令和元年12月3日 (令和7年4月19日まで有効) B 船長B 31歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年4月4日 免許証交付日 令和4年7月4日 (令和8年4月3日まで有効) 同乗者B <sub>1</sub> 34歳

	<p>操縦免許 なし 同乗者B<sub>2</sub> 45歳 操縦免許 なし</p>
死傷者等	<p>A なし B 死亡 1人（同乗者B<sub>1</sub>）、重傷 1人（同乗者B<sub>2</sub>）</p>
損傷	<p>A 船首部船底外板に擦過傷、スクリュー外縁に曲損、舵軸に曲損 B 両舷中央部外縁に割損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南東</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣りの目的で、令和4年6月19日08時00分ごろ定係地である湖西市新居町所在の船溜まりを出航し、浜名湖南端の今切口南方沖で釣りを行ったのち、11時30分ごろ釣りを終え、手動操舵で帰航を開始した。</p> <p>本船は、12時30分ごろ港口離岸導流堤に沿って北進し、背割堤南端付近で左舵を取って千鳥島南端方に針路を向け、新居弁天海釣公園（以下「本件公園」という。）北方沖を西北西進した。</p> <p>船長Aは、慣れた航行経路であるので、レーダー及びGPSプロッタを使用せず、また、減速しないで約15ノット（kn）の対水速力で航行した。</p> <p>船長Aは、A船の針路を千鳥島南端方に向けた際、右舷船首方に数隻の釣り船を認め、また、船首方から3隻の水上オートバイが近づいてくるのに気付き、これらの水上オートバイの動静に意識を向けながら、同じ針路、速力で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、これら3隻の水上オートバイの動静に意識を向けていたので、これらの水上オートバイの後方で船首を南西方に向けて漂泊し、遊漁をしていたB船に気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、これら3隻の水上オートバイが右舵を取り、A船を避けて左舷側を通過したので左舷船尾方まで見送っていたところ、船首方で漂泊していたB船に接近していることに気付かず、12時34分ごろ、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じ、右舷船尾方を見たところ、半没状態のB船を視認し、B船と衝突したことが分かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人3人（以下「同乗者B<sub>1</sub>」、「同乗者B<sub>2</sub>」、「同乗者B<sub>3</sub>」という。）を乗せ、釣りの目的で、05時00分ごろ新居町所在の貸しボート店前の船溜まりを出航した。</p> <p>B船は、船長Bが船尾側に座って操船し、船首から同乗者B<sub>2</sub>、同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>3</sub>の順に乗船していた。</p> <p>B船は、浜名湖内でたこ釣りをしたのち、10時00分ごろから本件公園北方沖に移動し、今切口から西北西方に何度か潮登りをしながら、釣りをしていた。</p>

	<p>B船は、船首を南西方に向け、船長Bが、船外機を中立運転として漂泊して釣りの準備をしていたところ、左舷船首方約80mに接近してくるA船を認め、A船の針路がB船の船首方に向いているように見えたので、A船がB船の船首方を通過していこうと思ひ、A船の動向を見ていた。</p> <p>船長Bは、A船が近づくとつれてA船の針路がB船の方に向いているのに気付く、A船が至近に近づいてもB船を避航する様子がなく接近するので、衝突の危険を感じて船外機を後進としたものの間に合わず、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船の乗船者は、全員海に投げ出され、船長Bが意識のなかった同乗者B<sub>1</sub>を抱えて水船状態となったB船に<sup>つか</sup>掴まり、同乗者B<sub>2</sub>及び同乗者B<sub>3</sub>も同様にB船に掴まっていたところ、B船が沈み始めた。</p> <p>船長B、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>は、間もなくA船とB船との衝突を目撃して来援した水上オートバイの2隻に救助され、A船に移乗した。</p> <p>同乗者B<sub>3</sub>は、自ら泳いでA船に近づき、A船に乗り込んだ。</p> <p>船長Bは、船長Aに声をかけ、救急車の要請を依頼し、A船を操船して救急車が到着する場所に向かったが、場所をよく知らなかったので、船長Aに操船を代わり、A船が新居漁港の向島物揚場第2に着岸した。</p> <p>B船の乗船者は、要請を受けて到着した救急車により、それぞれ病院に搬送された。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>は医師により、死亡が確認され、死因は外傷性ショックであり、死亡発生時刻は、12時34分ごろと検案され、また、同乗者B<sub>2</sub>は左頸骨近位骨挫傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船操舵室からの見通し状況、写真3 A船船首船底部、写真4 A船の舵、写真5 B船、写真6 B船損傷箇所 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>今切口付近は、本事故当時、下げ潮の中央期で、浜名湖側から遠州灘方面に向け、約3knの潮流があった。</p> <p>船長Aは、本事故の約40年前から毎週2回程度、早朝に同じ定係地から出航し、昼ごろに帰航しており、慣れた航行経路であるので、目視による見張りのみで航行していた。</p> <p>船長Aは、本事故当日、背割堤南端付近で左舵を取って千鳥島南端方に針路を向けた際、右舷船首方に数隻の釣り船を認め、また、船首方に3隻の水上オートバイが近づくとつれて気付いていたが、ふだんから釣り船が出ており、今まで衝突する危険を感じたことがなかったので、いつもどおり航行すれば危険はないと思ひ、減速することなく同じ針路、速力で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、船首方から水上オートバイが近づいてくるのを認めた</p>

	<p>際、水上オートバイの動向に意識を向けており、水上オートバイが左舷方を通過するのを左舷船尾方まで見送っていたので、船首方で漂泊していたB船に気付かなかった。</p> <p>A船は、船首方に死角はなかった。</p> <p>船長Bは、B船とA船とが衝突したのち、乗船者を確認した際、同乗者B<sub>1</sub>だけが意識がなく、救命胴衣を含めて衣服がはぎ取られている状態であることがわかり、同乗者B<sub>1</sub>が沈まないように抱えてB船に掴まっていた。</p> <p>公益財団法人浜名湖総合環境財団では、今切口が、地形や潮流の影響を受けて強い流れが発生しやすく、また、遠州灘に漁に出る漁船や大型船等の往来が多く、危険な場所であるので、漁業協同組合等関係団体の協議により、遊漁禁止区域（釣り自粛協定水域）を設定し、この水域での釣りは禁止としており、「浜名湖のルールとマナー」としてインターネット、パンフレット等で公開している。</p> <p>船長Bは、本事故の約10年前から6月及び7月に釣りの目的で貸しボートを利用していたが「浜名湖のルールとマナー」の内容について見たことがなかった。</p> <p>船長Bは、貸しボート店との契約書には、漁業施設及び危険区域内での遊漁をしない旨の注意点が記載されていたものの、遊漁禁止区域の存在を知らず、同区域に入って釣りをしていることも知らなかった。</p> <p>今切口付近においては、平成20年10月以降、3件の衝突事故が発生しており、いずれも漂泊して遊漁中の船舶と航行中の船舶が衝突したものであり、航行中の船舶は、他の船舶に意識を向ける等して航行し、また、漂泊船は、接近中の船舶が避けてくれると思い遊漁を続ける等して衝突事故が発生している。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件公園で釣りをしていた本衝突事故の目撃者は、118番通報を行った。</p> <p>(写真7 釣り自粛協定水域 参照)</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、本件公園北方沖において、西北西進中、船長Aが、右舷船首方に数隻の船が漂泊している状況下、船首方から接近してくる3隻の水上オートバイの動静に意識を向け、これらの水上オートバイが左舷方を通過したのち、左舷船尾方まで見送って同じ針路、速力で航行を続けたことから、船首方に漂泊中のB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、航行経路に慣れており、今まで他船が存在していても危険を感じたことがなかったことから、ふだんどおりの同じ針路、速力で航行したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件公園北方沖において、船外機を中立運転として漂泊し、釣りの準備を行っていたところ、船長Bが、左舷方から接近するA船を認めていたものの、A船の針路がB船の船首方を向いているように見え、A船がB船の船首方を通過すると思い、A船を見ながら漂泊を続けたことから、A船が至近に近づき、衝突の危険を感じて船外機を後進と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>船長Bは、遊漁禁止区域の存在を知らなかったことから、同区域に入って釣りをしていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本件公園北方沖において、A船が西北西進中、B船が船外機を中立運転として漂泊中、船長Aが、船首方から左舷後方に通過した水上オートバイを左舷船尾方まで見送って同じ針路、速力で航行を続け、また、船長Bが、A船がB船の船首方を通過すると思い、A船を見ながら漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 船長は、船舶の往来が多い危険な海域においては、レーダーを活用して他船の位置を確認すること。</li> <li>・ 船長は、ふだん他船との衝突の危険を感じたことがない慣れた海域であっても、前路に航行の支障となる船舶がないものと思ひ込まず、減速する等して十分注意して航行すること。</li> <li>・ 船長は、衝突事故が発生した場合、人命救助と船体の保全を最優先として行動し、また、海上保安庁等の救助機関に通報すること。</li> <li>・ 船長は、漂泊中であっても常時適切な見張りを行い、接近する船舶を認めたときには、余裕のある時機に注意喚起を行い、主機を始動し、移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、船舶の往来が多い危険な海域及び遊漁禁止区域（釣り自粛協定水域）内で遊漁を行わないこと。</li> <li>・ 浜名湖総合環境財団及び貸しボート店は、プレジャーボート利用者に対し、船舶の往来が多い危険な海域及び遊漁禁止区域（釣り自粛協定水域）の存在を周知することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

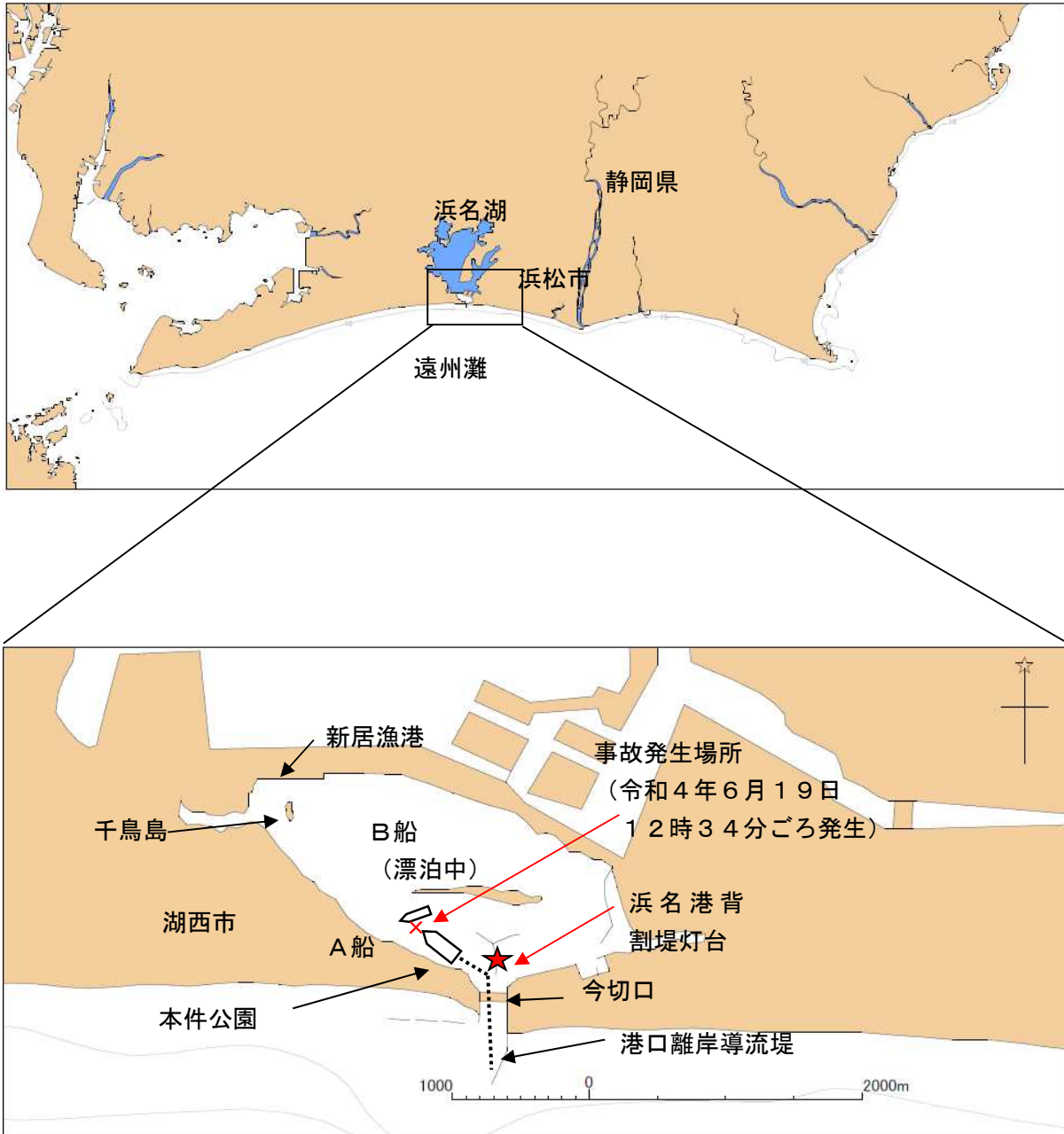


写真1 A船



写真2 A船操舵室からの見通し状況



写真3 A船船首船底部



写真4 A船の舵



写真5 B船

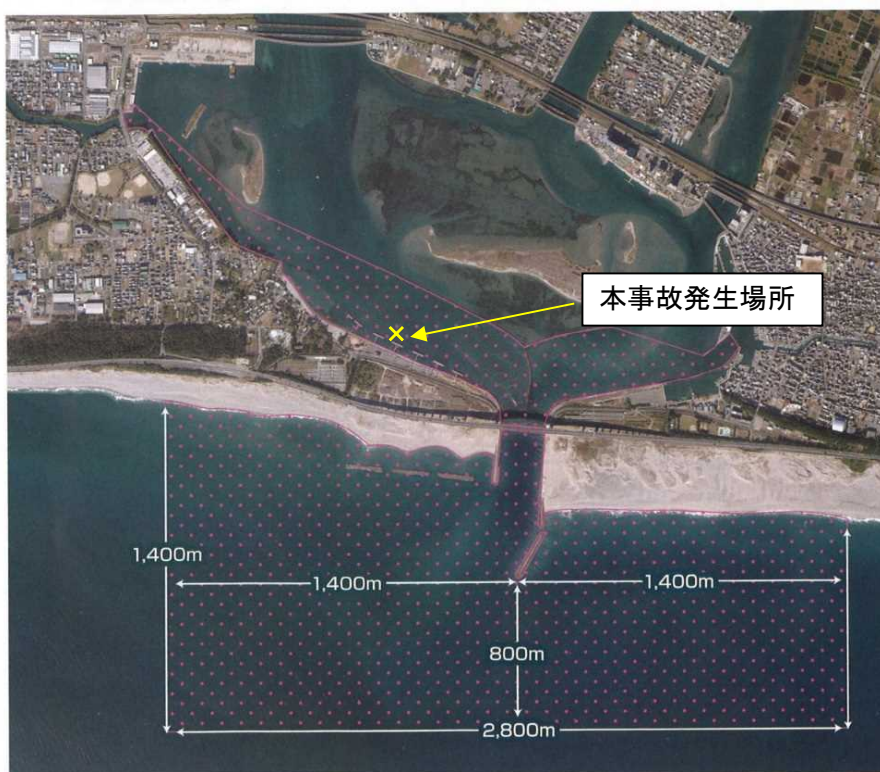


写真6 B船損傷箇所



# 写真7 釣り自粛協定水域

遊漁禁止水域 (図上の $\odot$ )



「浜名湖のルールとマナー」より抜粋