



# 船舶事故調査報告書

令和6年10月2日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

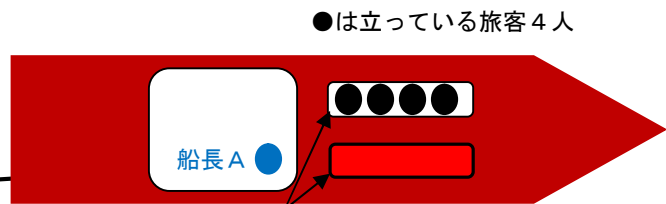
事故種類	衝突
発生日時	令和4年6月12日 14時40分ごろ
発生場所	静岡県浜名湖内浦湾 呉松村二等三角点から真方位175°600m付近 (概位 北緯34°45.9′ 東経137°37.3′)
事故の概要	遊覧船 <sup>エアロ スパイダー</sup> Aero Spiderは、航行中、また、サイクルボート（船名なし）は、 <sup>もつこう</sup> 漕行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年12月12日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 遊覧船 Aero Spider、5トン未満（長さ7.67m） 242-24379静岡、株式会社清音（A社） B サイクルボート（船名なし）、総トン数なし（全長約4.0m） なし、A社
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 B 漕手B <sub>1</sub>
負傷者	A なし B 軽傷 2人（漕手B <sub>1</sub> 、漕手B <sub>2</sub> ）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 左舷船尾部に擦過傷
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、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、旅客10人を乗せ、浜名湖橋の南西方及び北東方でUターンし、内浦湾に戻り、高速で左旋回する約10分間の遊覧を行う目的で、内浦湾西岸のマリーナ（以下単に「マリーナ」という。）を出航した。（写真1、図1参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図1 A社の運航基準図より引用</p> </div> </div> <p>船長Aが、船体中央部右舷側の操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、湖面が穏やかな中、ふだんと同様に機関回転数毎分3,000～</p>

3,200 (rpm) に増速したが、約35ノット (kn) の (対地速力、以下同じ。) までしか上がらず、ふだんの38knの速力に増速しないことが気になった。

船長Aは、船体前部にある客室左舷側上方に扉が外された場所から上半身を甲板に出し、船首方を向いて手摺りに掴まって立った姿勢の旅客4人により左舷船首方に死角が生じていたものの、浜名湖橋付近の遊覧を終えて内浦湾に戻ったとき、操縦席に腰掛けた姿勢で同湾に他船を見掛けなかったため、徐々に機関回転数を3,600rpmまで増速し、約43knの速力で南東進した。(写真2、図2参照)



写真2 A船の操縦席



●は立っている旅客4人  
両舷の開口部には扉があり、本事故当時、左舷側のみ外されていた

図2 船長A及び船体前部左舷側の旅客4人の配置

船長Aは、推進器翼に貝が付着してふだんの速力に増速しないのか、同翼の掃除が必要などと考えながら操船を行っていたので、操縦席から立ち上がって左舷船首方の死角を補う見張りを行うことを忘れたまま、左旋回を開始したところ、船首方至近に接近するB船を認め、舵を右一杯に取って減速したものの、A船の左舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、両船の負傷者の有無及びB船の損傷状況を確認し、自力航行でマリナーに戻った後、A社担当者を経由して警察署に本事故の発生を通報した。

A社担当者は、体に不調を感じたら病院を受診するようB船の乗船者に伝えた。

船長Aは、A社が運航する遊覧船の船長としての経験が約14年間あり、本事故発生場所付近の水域を航行した経験が豊富であったが、船舶に旅客を乗せて運航する際、特定操縦免許が必要であることを知らず、また、A社担当者は、船長Aが特定操縦免許を取得していると思い、同免許を確認していなかった。

B船は、スワンの形をした白色の船体であり、定員が4人、幅が約1.6m、水面上の高さが約2mであった。(写真3参照)



中部運輸局からの  
情報提供より引用

写真3 B船

B船は、レンタルした足漕ぎボートであり、漕手B<sub>1</sub>及び漕手B<sub>2</sub>ほか2人が乗り、マリーナを出航し、漕手B<sub>1</sub>が前列右舷側の椅子に、漕手B<sub>2</sub>が後列左舷側の椅子に腰掛けてペダルを漕いで遊走を開始した。

漕手B<sub>1</sub>は、遊走を終え、マリーナに向けて漕行中、B船の右舷船首方から船首方に向けて高速で航行するA船を認め、その後、A船がB船の船首方を通過した直後に左旋回してB船に向かってきたので、A船を避けようと舵を右に取ったものの、A船と衝突した。

漕手B<sub>1</sub>及び漕手B<sub>2</sub>は、本事故翌日、医療機関で受診した結果、漕手B<sub>1</sub>が腰椎捻挫、漕手B<sub>2</sub>が頸椎捻挫、背部捻挫及び腰椎捻挫と診断された。

B船の乗船者全員は、救命胴衣を着用していた。

A社は、海上運送法（昭和24年法律第187号）第20条第2項に基づく人の運送をする不定期航路事業の許可を受け、A船を運航していた。

運輸局は、令和4年6月17日及び7月28日に立入検査（海上運送法第25条）を実施し、A社は、旅客の輸送事業において、特定操縦免許を受有する小型船舶操縦士を乗船させること、輸送の安全を確保するために、船舶職員及び小型船舶操縦者法をはじめ関係法令等の遵守を社内に周知徹底することなどを指導した。

A社は、12月20日に、船長の特定操縦免許を確認したこと、新規従業員は採用時に特定操縦免許を取得の有無を確認すること、船舶職員小型船舶操縦者法をはじめ関係法令等について遵守する教育を実施したなどを運輸局に報告した。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

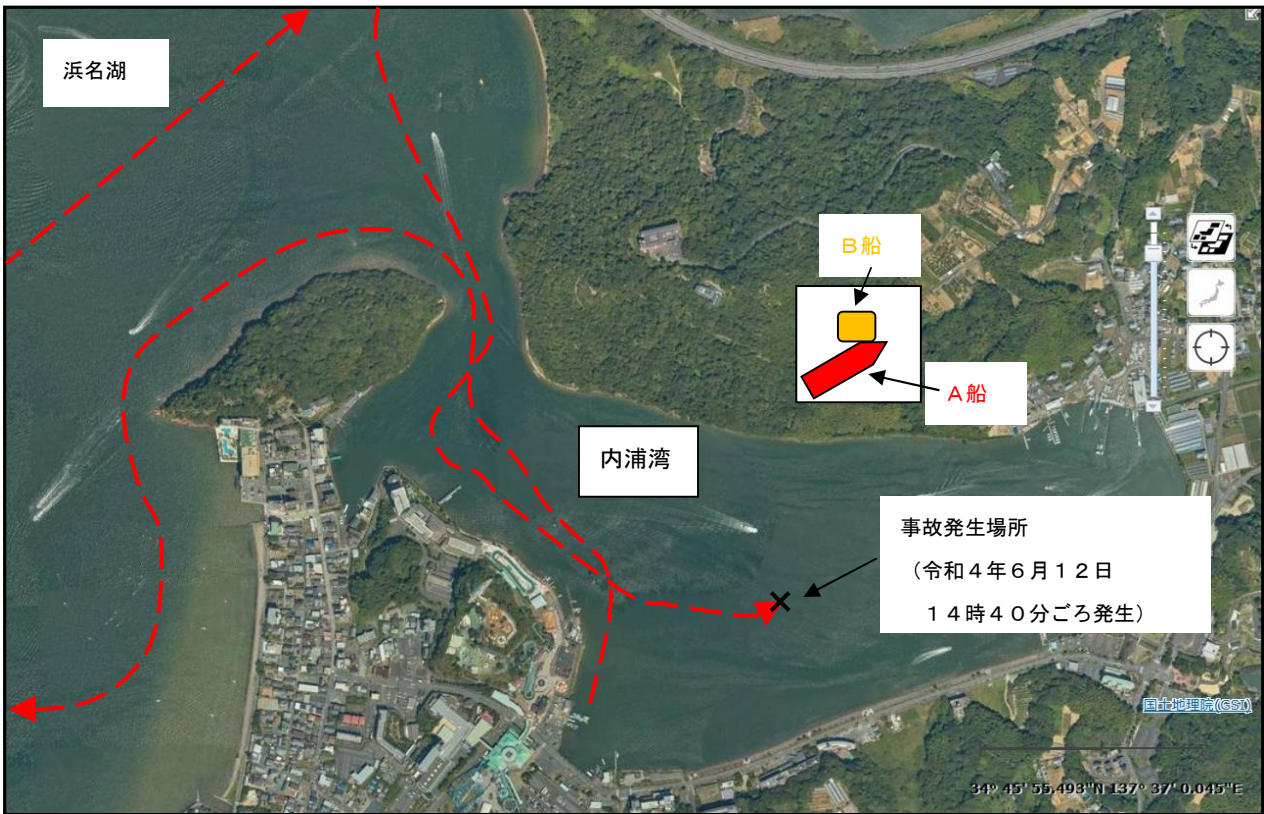
## 分析

A船は、航行中、左舷船首部の旅客4人により左舷船首方に死角が生じた状況下、船長Aが、操縦席に腰掛けた姿勢で航行を続けたことから、左旋回の開始までB船の発見が遅れ、右舵一杯を取るとともに減速したが、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、ふだんの速力に増速しないことについて考え事をしてきたことから、操縦席から立ち上がって死角を補う見張りを行うことを忘れたまま、航行を続けたものと考えられる。

	<p>A社は、船舶に旅客を乗せて運航する際、船長Aが特定操縦免許を取得していることを確認せず、旅客を乗せた運航を行わせてはならなかった。</p> <p>船長Aは、船舶に旅客を乗せて運航する際、特定操縦免許が必要であることを知らず、また、特定操縦免許を取得しないまま、旅客を乗せた船舶を操縦してはならなかった。</p> <p>B船は、マリーナに向けて漕行中、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が航行中、B船がマリーナに向けて漕行中、A船の左舷船首部の旅客4人により左舷船首方に死角が生じた状況下、船長Aが、ふだんの速力に増速しないことについて考え事をしながら、操縦席に腰掛けた姿勢で航行を続け、死角を補う見張りを行っていなかったことから、左旋回の開始までB船の発見が遅れ、右舵一杯を取るとともに減速したが、B船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、前部客室に入る旅客の背文を確認し、船長が操縦席から立ち上がった後も旅客により死角が生じる場合、旅客を着座させるか後部席への移動を依頼すること、新規採用者に対して特定操縦免許を取得していることを確認することとした。</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"> <li>・ 船長は、航行中、操船に集中するとともに、船首方に死角が生じた状態で航行する場合、操縦席から立ち上がったたり、減速して船首を左右に振るなど、死角を解消して常時周囲の適切な見張りを行い、他船を見落とさないこと。</li> <li>・ 船舶運航会社は、船舶に旅客を乗せて運航する場合、船長が特定操縦免許を取得していることを確認した上で、操船させること。</li> <li>・ 船舶運航会社は、高速で遊覧する場合、旅客を着座させることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト空中写真を加工して制作