

船舶事故調査報告書

令和6年4月24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5年9月23日 10時00分ごろ
発生場所	静岡県湖西市西浜名橋南側（浜名湖南部） 浜名港背割堤灯台から真方位328° 1,750m付近 （概位 北緯34° 41.6′ 東経137° 35.3′）
事故の概要	プレジャーボート <sup>エイチエイチ</sup> HH-52は、北西進中、また、プレジャーボートはしくにレンタルN○4は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年10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 プレジャーボート HH-52、5トン未満（長さ5.32m） 242-27469静岡、本田技研工業株式会社 B プレジャーボート はしくにレンタルN○4、5トン未満（長さ5.07m） 242-31289静岡、有限会社はしくに
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（同乗者）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 左舷船首部の縁材の脱落等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人1人を乗せ、浜名湖南部の浜松市弁天島南方沖で釣りを行った後、西浜名橋北方沖の釣り場へ向かう目的で、船長Aが、船外機の右舷側に腰掛け、船外機の操縦ハンドルを左手で握り、約18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、船首浮上により船体中心線から両舷に約22°の範囲に死角が生じた状態で、弁天島南方沖を西北西進していた。 船長Aは、西浜名橋南側の手前で右転して針路を北西に向け、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ速力で航行を続けていたところ、衝撃を受けて船外機を中立運転とし、A船とB船が衝突したことに気付いた。 A船は、B船に伴走して西浜名橋東側にあるB船の貸しポート店前の船溜まりに自力で航行し、船長Aが海上保安庁に本事故の発生を通報した後、浜名湖東部のマリーナに戻った。 船長Aは、ふだん、本事故発生場所付近に釣りをを行う船を見掛けな

	<p>かったので、他船はいないと思っていた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者B<sub>1</sub>」及び「同乗者B<sub>2</sub>」という。）を乗せ、西浜名橋南側で、船長Bが船外機の右舷側に腰掛け、船首を南南東方に向けて船外機を中立運転とし、ある程度の距離を潮流で流されるたびに潮上りをしつつ、釣りをしながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは、帰り支度をしていたところ、B船に接近する態勢のA船を左舷船首方に認め、ふだん、釣り場では航行中の船舶が漂泊中のB船を避けていたので、航行中のA船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、しばらく様子を見ながら漂泊を続けることとした。</p> <p>船長Bは、A船の動静を見ていたところ、A船の船首が浮上した状態で乗船者の姿が見えず、A船がB船を避ける様子を見せることなく接近するので衝突の危険を感じ、A船に向かって大声を上げた。</p> <p>B船は、A船がなおも接近し、A船を避けることができない状況となり、船首側の同乗者B<sub>1</sub>が海中に飛び込み、船体中央の同乗者B<sub>2</sub>が船尾を向いて甲板上に座って前かがみになっていたところ、その左舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが同乗者B<sub>1</sub>を救助した後、自力で航行して貸しボート店前の船溜まりに戻った。</p> <p>同乗者B<sub>2</sub>は、A船の船首部が背中等に当たり、本事故発生の翌日、医療機関を受診し、腰部挫傷、背部挫傷及び右上腕部挫傷と診断された。</p> <p>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。</p> <p>公益財団法人浜名湖総合環境財団では、浜名湖を航行する際の注意事項について、浜名湖内には水路の交差や狭水道等見通しの悪い場所（例えば、鉄道の鉄橋及びその周辺等）があり、右側航行を遵守して、十分に注意してスロー航行するよう注意喚起しており、「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><b>分析</b></p>	<p>A船は、船首浮上による死角が生じた状態で北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船がいないと思って航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん、本事故発生場所付近に釣りをを行う船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、左舷船首方から接近するA船を認めた際、航行中のA船が漂泊中のB船を避けてくれると思って漂泊を続けたことから、更に接近したA船を避けることができず、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船が船首浮上による死角が生じた状態で北西進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はないと思って航行を続け、また、船長Bが、左舷船首方から接近するA船を認め、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思って漂流を続けたため、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、釣りをを行う船を見掛けたことがない場所であっても他船はないと思わず、また、船首浮上による死角が生じている場合には、減速したり、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、水路の交差や狭水道等見通しの悪い場所では、減速する等して十分に注意して航行すること。</li> <li>・ 船長は、漂流中に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>