

船舶事故調査報告書

令和7年5月28日

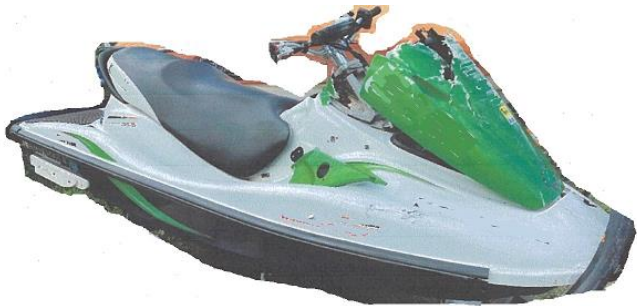
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年7月27日 13時05分ごろ
発生場所	山梨県富士河口湖町河口湖西部 一之瀬四等三角点から真方位310°580m付近 (概位 北緯35°30.3′ 東経138°43.4′)
事故の概要	遊覧船 ^{ヴァイラワン} Vira I は、東北東進中、また、水上オートバイは ^{はこじ郎} G0 は、南西進中、両船が衝突した。 Vira I は、旅客1人及び船長が軽傷を負い、右舷中央部船底に破口を生じ、また、はこじ郎 G0 は、同乗者1人及び船長が重傷を負い、船首部外板に破損を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月5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 遊覧船 Vira I、5トン未満 230-1496山梨、個人所有 4.75m (Lr) × 2.14m × 0.94m、FRP ガソリン機関、147.1kW、昭和50年6月 B 水上オートバイ はこじ郎 G0、0.1トン 235-45206神奈川、個人所有 2.66m (Lr) × 1.07m × 0.40m、FRP ガソリン機関、107kW、平成16年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 63歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成5年7月1日 免許証交付日 令和2年4月6日 (令和7年5月15日まで有効) B 船長B 16歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和6年6月28日 免許証交付日 令和6年6月28日 (令和11年6月27日まで有効)
死傷者等	A 軽傷 2人（旅客及び船長A）

	B 重傷 2人（同乗者及び船長B）
損傷	A 右舷中央部船底に破口（写真1参照）  写真1 右舷中央部船底 B 船首部外板に破損（写真2参照）  写真2 船首部外板
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約4m/s、視界 良好 気温 約31℃ 水象：水上 平穏
事故の経過	A船は、人の運送をする内航不定期航路事業として、富士河口湖町浅川の係留桟橋から河口湖内を周遊する遊覧船で、船長Aが1人で乗り組み、旅客3人を乗せ、令和6年7月27日12時50分ごろ同桟橋を出航した。 船長Aは、右舷船首側の操縦席に座って手動操舵で操船し、旅客3人は、操縦席の後方の座席に座っていた。 A船は、約40km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、時折、船長Aが停船させて景色を背景に旅客を撮影するなどし、奥河口湖と称する河口湖西部に向かった。船長Aは、奥河口湖へ向かう際、B船が自船の左舷側で遊走しているのを見ていた。（図1参照）



※国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用

図1 事故発生経過概略図

船長Aは、富士河口湖町長浜（奥河口湖西方）から東方沖でA船を一旦停止させた後、係留桟橋に帰航しようとA船を発進させ、速力を上げながら左回りして東北東進することとした。

その後、船長Aは、B船を右舷船首方に視認した後、更に接近して約30mとなり距離が近いと感じ、B船との距離を広げようとして左舵をとった。

船長Aは、B船が自船に向かってくるように感じて、左舵をとり続けたものの、13時05分ごろA船の右舷中央部船底とB船の船首部外板とが衝突した。（図2参照）

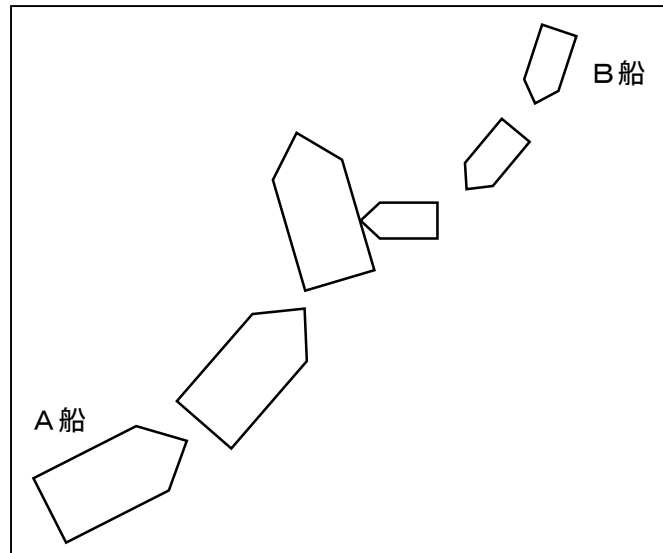


図2 衝突時の状況（両船長の口述により作図）

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者B₁」、「同乗者B₂」という。）を後部座席に乗せ、遊走の目的で、富士河口湖町長浜（奥河口湖南岸）所在のレジャー施設（以下「本件施設」という。）を出発した。

B船は、ジェット噴流の方向を反転させるリバースゲートの装備はなく、約50km/hの速力で北東進して河口湖中央付近で折り返し、本件施設から北北東方約1kmにある岬の東側で停止し、B船の乗船者は、B船から湖面に下りるなどして休憩した。

その後、船長Bは、本件施設へ戻ることにし、B船を左に2周旋回させた後、南西進して約50km/hの速力で本件施設に向かった。

船長Bは、船首方向に見える本件施設へ戻ることに意識を向けて操縦していたとき、後方の同乗者B₁からA船の存在を知らされて、右舷船首方のA船に気付き、速力が速く、自船に向かってきているように見えて焦りを感じた。

船長Bは、進路を右にとってA船を避けなければならないと思い、右転したものの避けきれないと感じ、左転しようと左にハンドルをとった後、B船とA船とが衝突した。

本件施設にいた船長Bの家族は、本事故前からA船及びB船を見ていて、B船の乗船者がB船から放り出された状況を見て、周囲の同行者や本件施設担当者に両船が衝突したことを知らせた。

本件施設担当者は、衝突時の音を聞いて本事故に気付き、両船の乗船者の救助に向かうとともに、警察や救急へ通報した。

A船及びB船の乗船者は、本件施設担当者によりボートで救助され、本件施設に搬送されて、そのうち負傷者は救急車で山梨県富士吉田市内の病院に搬送され、治療を受けた。

A船の右舷側の座席に座っていた旅客は右肋骨骨折と診断され、船

	長Aは前額挫創、左膝関節打撲傷等と診断された。 同乗者B₁は右有頭骨骨挫傷、右中手骨骨挫傷、右膝関節挫傷、右膝・右肘・右手関節捻挫等と診断され、船長Bは骨盤骨折、肝動脈・内腸骨動脈損傷及び左大腿挫創と診断された。 A船及びB船は、本件施設のボートにえい航され、本件施設に引き揚げられた。
その他の事項	(1) A船の運航等 A船所有者は、平成12年12月から人の運送をする内航不定期航路事業を行っていた。 運航形態は、係留棧橋から河口湖大橋北方までの往復のほか、本事故時と同様に、同棧橋から奥河口湖までを往復する周遊など、5つのコースが設定され、多いときは1日に15回程度運航されていた。 本事故当日は、午前に数回運航していた。 A船の船首方の見通しは良好で、A船の喫水は不詳であった。 (2) B船の遊走 B船所有者と船長Bの家族は友人で、B船所有者や船長Bの家族や知人が本件施設に集まり、11時30分ごろから飲食やB船の遊走を楽しんでいた。 (3) 船長の経験等 船長Aは、約35年前から小型船舶や水上オートバイを操船し、河口湖での航行及び操船の経験は豊富で、令和6年4月からA船の船長を務めていた。 船長Bは、年に1～2回程度、家族と共に河口湖を訪れ、幼少期から家族の操縦する水上オートバイの後部座席に座り同乗を経験していた。令和6年6月下旬に特殊小型船舶免許の教習を受け、本事故当日は6月28日に免許登録されて以降、初めて水上オートバイを操縦した。 船長Bは、B船所有者から乗船の了解を得て操縦方法を教わり、本事故前に2回、本件施設を出発して遊走し、本件施設に戻った。本事故時を含めて遊走した3回はいずれも、後部座席に同乗者B₁と同乗者B₂を乗船させていた。 同乗者B₁と同乗者B₂は、本事故当日、水上オートバイに初めて同乗した。 (4) 事故発生場所付近の状況 奥河口湖付近では、船長Bらとは別の本件施設の利用者が水上オートバイで遊走していたものの、水域は混み合っていなかった。 事故発生場所は、湖岸まで200m以上あり、水深は約10m以上であった。

	(5) A 船及びB 船の衝突前の状況 船長Aは、ふだんから奥河口湖に到着してA船を一旦停止させた状態から、帰航しようと発進させる際、速力を上げながら左回りして東方へ向かって進行することがあり、また、陸岸寄りに他船を避けることはあまりなかったので、本事故当時も右舷船首方のB船との距離が近いと感じたとき、B船との距離を広げようとして左舵をとった。 A船にはホーンが設置されていたが、船長Aは、B船の接近に気付いた後は余裕がなく鳴らしていなかった。 船長Bは、特殊小型船舶免許の教習を令和6年6月下旬に受けて以降、初めての操縦で、船首より右側に見た他船は進路を右にとって避けなければならないと思っていた。また、水上オートバイはスピードがなければ曲がることができないので、A船に気付いてから、避けようとしてスピードを上げた。 本件施設にいた船長Bの家族は、A船とB船が接近する前に、A船は約50km/hの速力で蛇行して水面に飛沫が見えたと言った。 (6) 河口湖の運航規定 河口湖では、山梨県富士五湖水安全条例（昭和48年山梨県条例第8号）が適用され、行会い船や横切り船など海上衝突予防法に準じた航法のほか、他の船舶等に危険を及ぼすような速度で航行してはならないと規定されている。 船長A及び船長Bは、同条例について認識していた。 (7) 救命胴衣、服装 A船及びB船の乗船者は、全員、ベスト型救命胴衣を着用していた。 B船の乗船者は、水着の上からTシャツや半ズボンを着用していたが、下半身を保護するウェットスーツボトムは着用していなかった。
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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、河口湖西部において、係留棧橋に向けて東北東進中、船長Aが、右舷船首方に視認したB船の見張りを適切に行っていなかったことから、B船との接近に気付かず、避航動作が遅れ、B船と接近して距離を広げようと左舵をとり続け、B船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、ふだんから奥河口湖に到着してA船を一旦停止させた状態から、帰航しようと発進させる際、速力を上げながら左回りして東

	方へ向かって進行することがあり、また、陸岸寄りに他船を避けることはあまりなかったことから、B船と接近してB船との距離を広げようと左舵をとり続けたものと考えられる。 船長Aは、A船がB船と接近した際、B船との衝突のおそれを感じ切迫した状態であったことから、ホーンを鳴らす余裕がなかったものと考えられる。 B船は、河口湖西部において、本件施設に向けて南西進中、船長Bが、帰航する船首方向に意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、至近となったA船に気付い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。 船長Bは、至近となったA船に気付いた際、速力が速く、自船に向かってきているように見えて衝突のおそれを感じ、A船を避けようとB船を右転させていた際、増速させたものと考えられる。 船長Bは、特殊小型船舶操縦免許の登録後、水上オートバイの操縦は初めてで慣れておらず、他船に対する危険予知や衝突回避措置などの操縦を伴う経験が少なかったものと考えられる。 本事故当時の事故発生場所付近の水域は、混み合った状況ではなかったものと考えられる。
原因	本事故は、河口湖西部において、A船が東北東進中、B船が南西進中、船長Aが、右舷船首方に視認したB船の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長Bが、帰航する船首方向に意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、進行方向に認めた他船の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、進行方向にのみ意識を集中し過ぎず、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、他船の動静に疑問を感じた場合、設備されたホーンを使用して早めに注意喚起を行い、他船が接近してくる場合、減速するなどして衝突を避ける措置を採ること。 ・ 小型船舶の船長は、他船と接近した状況において、衝突を避けようと自船を増速させた場合、衝突時の船体への衝撃により、外板の損傷や乗船者の負傷などの被害を拡大させるおそれがあることに留意すること。 ・ 水上オートバイの操縦経験が少ない者は、高速での操縦や他者を同乗させることは控えることが望ましい。