

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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6年9月18日 15時05分ごろ
発生場所	滋賀県長浜市長浜港（琵琶湖北東部） 農業会館四等三角点から真方位 $159^{\circ} 890\text{m}$ 付近 (概位 北緯 $35^{\circ} 22.3'$ 東経 $136^{\circ} 15.9'$)
事故の概要	水上オートバイひの丸1号は、北西進中、機関を停止して無人の状態で漂泊中の水上オートバイ 憇レンジャーに衝突した。
事故調査の経過	令和6年11月13日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 水上オートバイ 憇レンジャー、0.2トン 250-53553 滋賀、Excel Group 貿易株式会社</p> <p>B 水上オートバイ 日の丸1号、0.1トン 250-56439 大阪、個人所有</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、一級小型・特殊</p> <p>B 船長B、二級小型・特殊</p>
負傷者	なし
損傷	<p>A 操縦ハンドル、左バックミラーに割損等</p> <p>B 右舷船首部船底に擦過傷</p>
気象・水象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好</p> <p>水象：湖面 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、長浜港船揚場のスロープ（以下「本件スロープ」という。）前の湖面で、機関を停止し、無人の状態で漂泊していた。</p> <p>船長Aは、本件スロープの頂部で業者にA船の引揚げを依頼していたところ、衝突音を聞いてB船がA船に衝突したことを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、遊走を終えて帰航しようと本件スロープに向けて約 60 km/h の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進していた。</p> <p>船長Bは、本件スロープの沖から本件スロープの周辺にかけて多量の水草が浮いていたので、水草を船底の吸水口に吸い込まないよう約 $20 \sim 30\text{ km/h}$ に減速して進行方向の湖面の水草を避けながら北西進中、ふと視線を上げて船首方を見た際、至近にA船を認めて左にハンドルを取ったが、B船の右舷船首部がA船の左舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Bは、船長Aと両船の損傷状況を確認後、B船の保管場所のオーナーに本事故の発生を連絡し、同オーナーが、本事故発生を110番通報した。</p>
分析	A船は、本件スロープ前で機関を停止して無人の状態で漂泊中、A

	<p>船の左舷船首部にB船の右舷船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、約20～30km/hの速力で本件スロープに向かって北西進中、船長Bが、進行方向の湖面の水草に意識を向けて船首方の見張りを行っていなかったことから、A船に気付くのが遅れ、至近にA船を認めて左にハンドルを取ったが、A船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本件スロープ周辺に浮いていた水草を船底の吸水口に吸い込むと機関が故障することから、水草を避けようと進行方向の湖面に意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が機関を停止して無人の状態で漂泊中、B船が北西進中、船長Bが、水草を避けようと進行方向の湖面に意識を向け、船首方の見張りを行っていなかったため、A船に気付くのが遅れ、A船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> 水上オートバイの船長は、航行中、特定の障害物に意識を集中することなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。