

MA2012-1

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成24年1月27日

運 輸 安 全 委 員 会

(東京事案)

- 1 貨物船美晴丸乗揚
- 2 貨物フェリー第三南海丸衝突 (防波堤)
- 3 1件目：ケミカルタンカーSAMHO HERON 貨物船GOLDEN WING 衝突
2件目：ケミカルタンカーSAMHO HERON 貨物船千鶴丸衝突
- 4 旅客船かしま浸水
- 5 貨物船TY EVER 貨物船LOFTY HOPE 衝突
- 6 貨物船WIEBKE 貨物船MARINE PEACE 衝突
- 7 モーターボートQUEENⅢ衝突 (護岸)
- 8 カッター (船名なし) 転覆

(地方事務所事案)

函館事務所

- 9 漁船第三太陽丸転覆

仙台事務所

- 10 モーターボート丸千丸遊泳者死亡
- 11 漁船定安丸乗組員死亡
- 12 ゴムボート (船名なし) 転覆
- 13 貨物船第18松前丸乗組員死亡
- 14 砂利運搬船章栄丸乗組員死亡
- 15 漁船観音丸浸水
- 16 ヨット29201転覆
- 17 ヨット3665転覆
- 18 ヨット28339転覆
- 19 ヨット4389転覆

横浜事務所

- 20 漁業実習船千潮丸押船第六十八さだ丸クレーン台船かいせい衝突
- 21 遊漁船新幸丸漁船東岩丸衝突
- 22 砂利運搬船第二十八豊栄丸乗揚
- 23 漁船幸新丸乗組員死亡
- 24 ヨットヤマトタケルⅡ乗揚 (定置網)
- 25 貨物船第八栄福丸油タンカー第三嘉栄丸衝突
- 26 漁船第五一郎丸乗揚
- 27 貨物船丸井丸乗組員死亡
- 28 油タンカー眞和丸乗揚
- 29 漁船庫一丸火災
- 30 貨物船第七互光丸乗揚 (定置網)

神戸事務所

- 31 油タンカー昭裕丸乗組員負傷
- 32 プレジャーモーターボート松風乗揚
- 33 漁船第十八妙聖丸火災
- 34 モーターボート岩室丸沈没
- 35 油タンカー栄豊丸衝突（係船施設）
- 36 漁船光新丸乗組員死亡

広島事務所

- 37 作業船第五福和丸衝突（シルト流出防止枠）
- 38 ケミカルタンカー第一いく丸乗揚
- 39 旅客フェリー歌戸丸プレジャーボートこまどりⅡ衝突
- 40 旅客フェリー第拾壱小浦丸乗組員死亡
- 41 液体貨物ばら積船第五金勢丸漁船織田丸衝突
- 42 貨物船瑞鶴乗揚
- 43 プレジャーボート百合丸衝突（かき筏）

門司事務所

- 44 漁船金松丸乗揚
- 45 プレジャーボート隆翔丸乗組員死亡
- 46 押船ツーナスⅢバージツーナスⅡ漁船松芳丸衝突
- 47 漁船光徳丸漁船昭栄丸衝突
- 48 プレジャーボートセツⅡ乗揚
- 49 貨物船第三観音丸漁船第八十八天王丸衝突
- 50 漁船松福丸転覆
- 51 漁船第十一久美丸乗組員死亡

長崎事務所

- 52 漁船31俊丸乗揚
- 53 漁船第八隆洋丸火災
- 54 漁船裕福丸漁船第三光聖丸衝突
- 55 砂利採取運搬船第十八金栄丸乗揚
- 56 漁船たか丸浸水

那覇事務所

- 57 漁船第八日昇丸漁船第八福一丸衝突
- 58 漁船第一さつき丸乗揚
- 59 漁船剛平丸乗揚
- 60 ヨットORCHID乗揚

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

8 カッター（船名なし）転覆

船舶事故等調査報告書の訂正について

標記について、下記正誤表のとおり訂正します。

記

船舶事故調査報告書 (MA2012-1) (公表年月日:平成24年1月27日)

船種船名:カッター (船名なし)

事故種類:転覆

発生日時:平成22年6月18日 15時25分ごろ

発生場所:静岡県浜松市浜名湖北部 (北区三ヶ日町佐久米南方沖)

三ヶ日町所在の船岩^{ふないわ}三角点から真方位289° 760m付近

正 誤 表		
訂正箇所	誤	正
3.2.9欄 57頁 8行目	えい航に関する要領	えい航救助に関する要領
14行目	〃	〃
21行目	〃	〃
23行目	〃	〃
3.2.10欄 57頁35行目	〃	〃
58頁 2行目	〃	〃
3.2.12欄 59頁19行目	〃	〃
3.2.13欄 62頁 4行目	〃	〃
9行目	〃	〃
15行目	〃	〃
18行目	〃	〃
4.1欄 68頁32行目	〃	〃
69頁 2行目	〃	〃
6行目	〃	〃
14行目	〃	〃
17行目	〃	〃
70頁 7行目	〃	〃
6所見欄 76頁22行目	〃	〃
24行目	〃	〃
27行目	〃	〃
付図5 82頁 右側の上から4番目の枠内	〃	〃
右側の上から5番目の枠内	〃	〃

船舶事故調査報告書

船種船名 カッター (船名なし)

全 長 7.00m

事故種類 転覆

発生日時 平成22年6月18日 15時25分ごろ

発生場所 静岡県浜松市浜名湖北部 (北区三ヶ日町佐久米南方沖)

三ヶ日町所在の^{ふないわ}船岩三角点から真方位289° 760m付近
(概位 北緯34° 46' 57.9" 東経137° 35'
51.3")

平成23年12月22日

運輸安全委員会 (海事部会) 議決

委員長 後藤昇弘

委員 横山鐵男 (部会長)

委員 庄司邦昭

委員 石川敏行

目 次

1	船舶事故調査の経過	1
1.1	船舶事故の概要	1
1.2	船舶事故調査の概要	1
1.2.1	調査組織	1
1.2.2	調査の実施時期	1
1.2.3	調査の委託	1
1.2.4	事実情報の公表	2
1.2.5	原因関係者からの意見聴取	2
2	事実情報	2
2.1	事故の経過	2
2.2	人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報	9
2.3	船舶の損傷に関する情報	9
2.4	本件所長及び指導員に関する情報	9
2.5	船舶等に関する情報	11
2.5.1	船舶の主要目	11
2.5.2	A船の喫水に関する情報	12
2.5.3	構造及び設備	12
2.5.4	A船に乗船した生徒等及び積荷に関する情報	14
2.6	えい航時の針路、速力、事故発生場所等に関する情報	15
2.7	気象等の把握状況に関する情報	16
2.8	本件訓練実施の可否判断に関する情報	17
2.9	本事故直後のA船の船内の状況に関する情報	19
2.10	本件青年の家等の本事故発生後の対応状況に関する情報	19
2.11	救助機関等の救助状況に関する情報	21
2.12	事故発生場所付近の状況に関する情報	23
2.13	浜名湖に関する情報	23
2.14	本件青年の家に関する情報	23
2.15	カッター訓練を実施している他の青少年教育施設に関する情報	28
2.16	A社に関する情報	30
2.17	本件教育委員会に関する情報	31
2.18	本件中学校の野外活動授業に関する情報	33
2.19	気象等に関する情報	33

2. 19. 1	気象観測値	3 3
2. 19. 2	気象注意報及び警報の発表状況	3 4
2. 19. 3	指導員等の観測	3 4
2. 2 0	海技研による転覆のメカニズム等に関する調査	3 5
2. 20. 1	船体形状の計測	3 5
2. 20. 2	A船の復原性能の推定	3 5
2. 20. 3	A船の被えい航特性	3 8
2. 20. 4	滞留水が復原性能に与える影響	4 1
2. 20. 5	生徒等の横移動が復原性能に及ぼす影響	4 2
2. 20. 6	えい航直前の雨水による滞留水量及び船体傾斜	4 4
3	分析	4 4
3. 1	事故発生の状況	4 4
3. 1. 1	事故発生に至る経過	4 4
3. 1. 2	転覆の状況	4 5
3. 1. 3	事故発生日時及び場所	4 6
3. 1. 4	死傷者の状況	4 6
3. 1. 5	損傷状況	4 6
3. 2	事故要因の解析	4 6
3. 2. 1	本件所長及び指導員の状況	4 6
3. 2. 2	船舶の状況	4 8
3. 2. 3	気象等の状況	4 9
3. 2. 4	A船の特性に関する解析	4 9
3. 2. 5	A船の滞留水及び船体傾斜等の状況	5 0
3. 2. 6	転覆のメカニズムに関する解析	5 1
3. 2. 7	カッターの訓練方法等に関する解析	5 1
3. 2. 8	本件訓練実施の可否判断に関する解析	5 4
3. 2. 9	A船のえい航に関する解析	5 6
3. 2. 10	事故発生時の体制について	5 7
3. 2. 11	A社について	5 8
3. 2. 12	本件教育委員会について	5 8
3. 2. 13	事故発生に関する解析	5 9
3. 3	救助活動に関する解析	6 2
4	結論	6 6

4.1	分析の要約	66
4.2	原因	73
5	勧告	75
6	所見	76
7	参考事項	76
付図1	事故発生場所図	78
付図2	航跡の略図	79
付図3	訓練コースの略図	80
付図4	V T A分析	81
付図5	なぜなぜ分析	82
付図6	事故発生に至る要因(まとめ)	83
付表1	静岡県遠州南における気象警報及び注意報発表基準一覧	84
付表2	救助機関等における救助活動の経過	85
付表3	気象観測所の観測データ	86
写真1	A船(左舷側)の状況	87
写真2	A船(右舷側)の状況	87
写真3	A船(船尾側)の状況	88
写真4	A船(船内船首側)の状況	88
写真5	A船(船内船尾側)の状況	89
写真6	ドレン抜き(左舷側)の状況	89
写真7	ドレン抜き(右舷側)の状況	90
写真8	ドレン抜き穴(左舷側)の状況	90
写真9	ドレンプラグ(右舷側)の状況	91
写真10	オールの折損状況	91
写真11	B船(左舷側)の状況	92
写真12	B船(船首側)の状況	92
写真13	B船(船尾側)の状況	93
写真14	B船係留索の状況	93
写真15	ハーバー付近の状況	94

写真16	ハーバー（艇庫）の状況	94
写真17	A船と同型船（船内）の状況	95
写真18	舵の操作の状況（同型船）	95
写真19	かい休めの状況（同型船）	96
写真20	柄杓の保管状況（同型船）	96
写真21	吹き流しの状況	97
写真22	吹き流しによる風速の目安表	97
写真23	事故発生場所付近の状況	98
写真24	本件ホテル付近の状況	98
写真25	海技研による調査（搭載機器等）の状況	99
写真26	海技研による調査（動揺試験）の状況	99
写真27	海技研による調査（えい航試験）の状況	100
別添	指定管理者及び本件教育委員会に関する法律等抜粋	101

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

カッター（船名なし）は、静岡県立三ヶ日青年の家における中学校の野外活動授業として生徒18人及び教諭2人が乗船し、とう漕訓練を行っていたが、風波が強くなってとう漕が困難となり、同青年の家のモーターボート MikkabiYouthCenter にえい航されて浜名湖の佐久米南方沖を南西進中、平成22年6月18日（金）15時25分ごろ左舷側に転覆した。

カッター（船名なし）は転覆し、船内に閉じ込められた生徒1人が死亡した。また、オール1本を折損したが、船体には損傷はなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成22年6月18日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1人の船舶事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成22年6月19～22日、24日、25日、28日、7月1日、2日、8日、13日、14日、22日、23日、26日、30日、8月2日、3日、9～11日、13日、16日、27日、9月2日、6日、15日、17日、21日、22日、28日、10月13日、21日、22日、27日、28日、11月1日、2日、4日、15日、16日、22日、12月1日、9日、10日、13～15日、平成23年2月3日、4月7日、8日、12日、20日、5月10日、6月6日、7日、7月6日、7日、11日、26日、27日、29日、8月3日、11月15日、22日 口述聴取

平成22年6月19～21日、7月1日、15日、22日、8月3日、9日、10日、13日、16日、27日、9月2日、平成23年5月12日、7月26日、8月1日 回答書受領

平成22年6月20～22日、7月12日 現場調査

1.2.3 調査の委託

本事故に関し、独立行政法人海上技術安全研究所にカッター（船名なし）の復原性及び転覆のメカニズムの調査を委託した。

1.2.4 事実情報の公表

平成22年11月24日、カッター（船名なし）の復原性及び転覆のメカニズムについて公表した。

1.2.5 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

(1) カッター訓練開始までの経過

‘静岡県立三ヶ日青年の家（以下、5章を除き「本件青年の家」という。）の所長’（以下、5章を除き「本件所長」という。）、本件青年の家の指導課職員5人（以下、指導課まとめ役の職員を「指導課担当者」、本事故時におけるカッター訓練のリーダー兼1番船のカッター担当の職員を「指導員1」、2番船のカッター担当の職員を「指導員2」、3番船の‘カッター（船名なし）’（以下、5章を除き「A船」という。）担当の職員を「指導員3」、4番船のカッター担当の職員を「指導員4」という。）、本件青年の家の総務課担当者（以下「総務課担当者」という。）、‘生徒が在籍していた中学校（以下「本件中学校」という。）の校長’（以下「本件校長」という。）、養護教諭及び教諭6人（以下、1番船に乗船した教諭（学年主任教諭）を「教諭1」、2番船に乗船した教諭を「教諭2」、3番船に乗船した教諭を「教諭3A」及び「教諭3B」、4番船に乗船した教諭を「教諭4A」及び「教諭4B」という。）の口述並びに‘A船に乗船していた生徒18人のうち16人からの面談調査書’（以下「本片面談調査書」という。）によれば、次のとおりであった。

本件中学校においては、1学年の生徒94人、本件校長及び養護教諭を含む教諭7人は、平成22年6月17日（木）～19日（土）の2泊3日の予定で静岡県との契約により指定管理者^{*1}として株式会社小学館集英社プロダクション（以下、5章を除き「A社」という。）が管理及び運営する本件青年の家に

^{*1} 「指定管理者」とは、地方自治法第244条の2第3項に基づき、普通地方公共団体が公の施設（同法第244条第1項に定める施設）の管理を行わせることのできる法人又は団体のことをいう。公の施設の管理は、それまで公共団体、地方公共団体が出資する第三セクター等に限定されていたが、民間等の能力を活用して市民サービスの向上や経費の節減を図る目的で地方自治法の一部が改正され、平成15年9月2日から民間企業、NPO法人等にまで拡大された。

において、カッター訓練（以下「本件訓練」という。）を含む野外活動授業を実施した。

生徒等は、6月17日10時ごろ本件青年の家に着き、スケジュールの打合せ、入所式、オリエンテーション等を行ったのち、午後からグランドゴルフ、カニ釣り及びウォークラリーといった野外活動を行った。

教諭1は、同日の夕刻、翌日の本件訓練について指導課担当者と打合せを行い、指導課担当者から、本件訓練は、雨天の場合でも実施するが、雷が発生した場合には中止する旨の説明を受けた。

翌18日、総務課担当者は、08時30分ごろ、インターネット上の気象協会ホームページ及び静岡県ホームページ土木総合防災情報のサイポスレーダー（地域情報）で当日の天気、風向、風速等の気象予報を確認し、気象情報を事務室に設置された掲示板に記載して職員に周知した。

本件所長及び指導課職員は、掲示板で当日の気象予報を確認した上でミーティングを行ったのち、他団体の野外活動の指導等に当たった。

生徒等は、午前中、自主活動として体育館でドッジボールを実施していたが、途中から雨が降り出したことから、教諭4Aが、教諭1の指示で本件青年の家の事務室へ赴き、午後に予定された本件訓練の実施の可否について確認したところ、指導員2からこの程度の雨であれば実施する旨の説明を受け、教諭1に報告した。

教諭1は、教諭4Aからの報告を受けて本件訓練が実施される旨を体育館にいた他の教諭に周知するとともに、昼食時、本件校長にも報告した。

総務課担当者は、12時過ぎに午前中と同様に気象予報を確認し、12時02分に強風、大雨、波浪、雷及び洪水注意報が発表されていることを含む気象情報を掲示板に記載して職員に周知した。

指導員1は、気象予報を掲示板で確認した上、自らもサイポスレーダーで再度確認し、12時45分ごろ、本件所長に本件訓練を実施するが雨が降っているので早めに戻って来る旨の説明を行い、本件所長から了承を得たのち、指導員3人と共に本件青年の家のハーバー内で本件訓練の準備作業を開始した。

本件中学校の生徒92人（2人が不参加）及び教諭6人は、13時20分ごろ、雨衣の上から救命胴衣を着用し、4班に分かれて艇庫内に整列した。また、本件校長も、本件訓練を見学するために艇庫に赴いた。

なお、本件訓練では、カッター4隻が使用され、1番船から4番船に区分されていた。

(2) 本件訓練開始からカッターがハーバーを出発するまでの経過

本件所長、指導課担当者、指導員1～4、本件校長、教諭1、教諭2、教諭

3 A、教諭 3 B、教諭 4 A 及び教諭 4 B の口述並びに本件面談調査書によれば、次のとおりであった。

本件訓練は、13時30分ごろから開始され、指導員 1 は、屋外で説明するには雨音が激しかったことから、艇庫内で教諭 6 人に対し、ハーバーに設置された吹き流しを示して現在の風向きが東であることを確認し、とう漕^{そう}*2 コース（東コース）、教諭の役割分担、無線機の取扱い方法等の事前説明を行ったのち、生徒等に対し、各人の番号（乗船時の座席位置）及び救命胴衣着用状況の確認を行わせ、訓練の目的、落水時の姿勢、乗船時の注意事項等について説明を行った。

この際、A 船（3 番船）では、教諭 3 A が舵取り及び無線を、教諭 3 B がとう漕する際の声掛けを担当することになった。

その後、生徒等は、雨が降る中、13時50分ごろハーバーに移動し、各班が 1 番船から 4 番船（1 番船及び 2 番船はオールが各舷 6 本の 12 本漕ぎ 9 m 型カッター、A 船及び 4 番船はオールが各舷 4 本の 8 本漕ぎ 7 m 型カッター）に分かれ、担当の指導員からカッターの操法等を教わった。

A 船担当の指導員 3 は、生徒等が A 船に乗船する前、自ら乗船して第 3 班の生徒 18 人、教諭 3 A 及び教諭 3 B の計 20 人に対し、船体各部の名称、オールの取扱い方法、舵の操作方法等の説明を行い、その後、船体中央付近の両舷側下部に設置されたドレン抜き穴をドレンプラグで閉めたのち、生徒等を A 船に乗船させ、自らは岸壁から A 船の船尾側係留索を保持し、実際にオール（基本的に 1 本のオールを 2 人で操作）及び舵を操作させてカッターの操法等の実技指導を行った。

A 船は、生徒等が乗船した際、目視で左舷側に傾いていることが分かるような状態ではなかったが、船内に降り込んだ雨水がうっすらと左舷側に流れるような状況であった。

(3) A 船がハーバーを出発してから転覆するまでの経過

本件所長、指導課担当者、指導員 1～4、教諭 1、教諭 2、教諭 3 A、教諭 3 B、教諭 4 A 及び教諭 4 B の口述並びに本件面談調査書によれば、次のとおりであった。

1 番船から 4 番船は、ハーバーでの訓練を終え、14時30分ごろ、1 番船に指導員 1 が、2 番船に指導員 2 が乗船し、A 船及び 4 番船には「指導員が乗船しない状態」（以下、5 章を除き「自主艇」という。）で雨が降り、視界が約 300 m という状況の下、1 番船から順次ハーバーを出発し、浜名湖北岸沿い

*2 「とう漕」とは、オールで水をかいてカッターを動かすことをいう。

に東方へ向けてとう漕を開始した。

指導員 3 及び指導員 4 は、出入港時の支援及び緊急時等に使用する救助艇（モーターボート MikkabiYouthCenter、以下、5 章を除き「B 船」という。）の運航要員としてハーバーで待機した。

A 船は、2 番船の後方約 150～200m をとう漕していたが、沖からの風波が次第に強まり、オールが揃わないようになるとともに、船酔した生徒が発生した。また、雨水や波の飛沫が左舷側に溜まり、船体が次第に左舷側に傾きだしたが、乗船者が排水器具の存在に気付かなかったことから滞留水の排水が行われなかった。なお、滞留水が増加した際、ドレン抜き付近からの浸水は認められなかった。

1 番船に乗船していた指導員 1 は、三ヶ日町佐久米西方沿岸部に所在するホテル（以下「本件ホテル」という。）南方沖をとう漕中、15 時前、風向きが南に変わり、風波が強まってきたことから陸岸に流されると危険であると考え、基本どおり風上に向けて漕いだのち、風を船尾方向から受けて本件青年の家へ帰航しようと思ひ、2 番船～4 番船に対して無線で航行方向を 1 番船と同じように南方に変えるよう指示した。

A 船は、指導員 1 の指示に従い、船首を 1 番船と同じように南方に向けようと試みたが、風波が強く、さらに、船酔した生徒がいたことからとう漕が困難な状況となり、15 時 05 分ごろ教諭 3 A が無線で指導員 1 を介して本件青年の家に救助を要請した。

指導員 3 及び指導員 4 と共にハーバーで待機していた本件所長は、指導員 1 からの救助要請を受け、15 時 10 分ごろ、B 船を操船し、指導員 4 を同乗させて救助に向かった。

A 船は、オールをかい休め^{*3}の状態とし、滞留水及び右舷側からの強い風波によって左傾斜した状態で北東方に流されながら救助を待った。

1 番船、2 番船及び 4 番船は、指導員 1 の指示に従って南～南西方に針路をとったが、風波が強かったため、徐々に北東方に流され、2 番船が錨泊した。

B 船は、15 時 15 分ごろ本件ホテル東南東方 400m 付近で A 船と会合し、指導員 4 が、不安を抱いていた生徒等に対してカッターは転覆しないから大丈夫という声を掛けたのち、左舷船尾付近にいた教諭 3 B に対して船首側に移動して A 船の船首部に取り付けられた係留索を渡すように指示した。

B 船は、船首をほぼ東向きにして流されていた A 船に風下から接近したが、

*3 「かい休め」とは、オールの持ち手側を約 1 / 3 船内に引き入れて持ち手先端部を床面と足掛け板間に挟み込み、足で押さえて保持した状態（オール約 2 / 3 が斜め上方に向かって船外へ出た状態となる。）をいう。

風波によるA船の船体動揺が激しくて直ちに接近できず、2、3回ほど周回したのちに接近し、左舷船尾側から船首側に移動した教諭3BからA船の係留索を受け取り、B船の右舷船尾クリート^{*4}に取り付けられた係留索と結び付けて長さ約20mのえい航索とした。

A船は、B船と会合した際、滞留水が船首側から4列目のスオート（こぎ手用座席）の左舷側に座っていた生徒の足首近くまで達して左傾斜していたが、教諭3Bが、B船に係留索を渡し、船首側座席の中央に座って左舷側のオール（2番オール）を足で押さえたのちも、右舷側から強い風波を受けて左傾斜したままの状態であった。

本件所長は、A船が横波を受けた状態でハーバーまで直航するのは危険であると考え、風上に向けて本件青年の家の沖まで進出したのち、変針して船尾から波を受ける状態で帰航することとし、15時20分～23分ごろかい休めの状態で左傾斜したA船をB船により風上の南西方向に向けて右回頭しながらえい航を開始した。

なお、本件所長は、えい航を開始する際、えい航索の取付けや波に立ててA船を走らせなければならないという気持ちで精一杯であったことから、A船の引率教諭に対して船内に溜まった滞留水の排水、被えい航時の舵の操作方法、オールの措置等の注意事項を伝えなかった。

教諭3Aは、被えい航中、当初、B船の後について行こうと思い、左手でティラー^{*5}を操作していたが、途中からどのように舵を操作してよいのか分からなくなり、左手をティラーに添える程度にして舵が自由に動く状態にしていた。

A船は、風上に向けてえい航されるようになった頃から、船首が上下に激しく動揺し、湖水が左舷船首側から連続して打ち込むようになり、左舷側の滞留水が増大するとともに、かい休めの状態でオールを足で押さえ、かつ、スオートをつかむなどして体を保持していた生徒等が、左舷側の舷側や生徒等に寄りかかったり、左舷側へずれたりして全体的に左舷側へ移動し、船体の左傾斜が徐々に増大していった。

B船を操船していた本件所長は、えい航中、A船の船首が上下に激しく動揺して湖水が船内に打ち込んでいるのを見て厳しい状況だと思ったが、早く生徒を連れて帰ってやりたいと思い、えい航を続けた。

また、指導員4も、A船が左舷に傾き出したことを認めたが、単に湖水が打

*4 「クリート」とは、係船索等を巻き付けるための金具をいう。

*5 「ティラー」とは、舵の上部にはめ込んで舵を動かすための棒をいう。

ち込んで傾いたのだらうと思った。

A船は、本件ホテル南方沖350m付近を南西方に向けてえい航されていたとき、滞留水が船首から2列目及び3列目のスオートの左舷側に座っていた生徒の膝下付近まで達する状態となり、船体傾斜によって左舷‘縁板上端部’（以下「舷端」という。）が湖面近くまで下がり、左舷側のオールが着水して船首側から3番目のオール（6番オール）が折れるとともに2番オールが飛んだほか他の左舷側オールが流され、右舷側に座っていた生徒等が左舷側にずり落ちて左舷側に大きく傾斜した。

A船は、左舷舷端が没水して大量の湖水が船内に流入し、15時25分ごろ左舷側から転覆した。

(4) A船の転覆時の状況

① 教諭3Aの口述によれば、次のとおりであった。

教諭3Aは、転覆する前に波の動揺等によってティラーを押した覚えはなかった。

A船は、真っ直ぐにえい航されていたが、左舷側のオールが着水して流され、B船の向きが急に右に変わったのち、斜めになって一気に左舷側から転覆した。

B船は、A船の左舷側のオールが着水してからA船が転覆するまでの間、A船の右舷方に見えていた。

② 指導員1の口述によれば、指導員1は、200～300m左後方からA船がえい航される状況を見ていたところ、A船は、B船と近づいた瞬間、急に右に曲がって左舷側から波を受ける状態となり、波が入って左舷側から転覆した。

(5) A船転覆から生徒等が救助されるまでの経過

本件所長、指導課担当者、指導員1～4、教諭1、教諭2、教諭3A、教諭3B、教諭4A、教諭4B、浜松市消防局担当者3人、浜松市北消防署（以下「本件消防」という。）担当者2人、警備艇船長、浜松中央警察署担当者及び民間のプレジャーボート（以下「民間救助艇」という。）船長の口述並びに本件面談調査書によれば、次のとおりであった。

① A船関係

A船の転覆状況を見ていた指導員1は、直ちに指導課担当者にA船が転覆した旨を無線で連絡し、また、B船の指導員4も本件所長の指示を受けて同様に無線で連絡を行った。

A船は、転覆によって生徒2人及び教諭3Aが船外に投げ出され、生徒16人及び教諭3Bが船内に閉じ込められたが、船内に閉じ込められた生徒

等のうち、生徒12人及び教諭3Bは自力で船外に脱出した。

B船は、A船から離れて流されていた生徒等に1人ずつロープを投げて引き寄せ、生徒8人及び教諭2人計10人を救助したが、乗船者数が定員数に達し、また、救助した生徒等が精神的ショックを受けているようであったことから、本件所長の指示で指導員4が操船して本件青年の家に戻ることとし、本件所長が、A船にしがみついていた生徒が流されないようにするため、湖面に飛び込んでA船に向かった。

B船は、救助した生徒等を乗せて本件青年の家に戻ったのち、本件消防等による救助活動が開始されたことからハーバーに留まった。

本件所長は、A船にしがみついていた生徒6人を船底上に乗せたのち、生徒から船内にまだ生徒が閉じ込められているという話を聞いたことから、救命胴衣を着用した状態で船内に潜り、薄暗がりの中、生徒3人の頭を確認し、3人を1人ずつ船外に連れ出し、船底上に乗せた。

その後、本件所長は、生徒からまだ1人が船内に閉じ込められているかもしれないという話を聞いたが、再び潜ると出て来られないほどに体力を消耗し、さらに、陸側から消防車のサイレンの音が聞こえたことから、9人の生徒と共に救助を待つことにした。

生徒9人及び本件所長は、本件青年の家から通報を受けた本件消防のゴムボートや民間救助艇によって救助されたが、その後の‘浜松市西消防署の水難救助隊’（以下「水難救助隊」という。）による搜索の結果、船内の船尾付近で生徒1人が発見され、病院に搬送されたが死亡が確認された。

② 1番船、2番船及び4番船の状況

A船が転覆したとき、1番船及び4番船は風上に向けてどう漕ぎ、2番船は錨泊していたが、その後、2番船も揚錨して再び風上に向けてどう漕ぎを開始したものの、次第に風下に流されてどう漕ぎ困難な状態となり、3隻は、指導員1の指示で付近に錨泊し、横揺れを少なくするためにオールをかい組め^{*6}の状態とした。

その後、3隻は、救助に来た警察の警備艇2隻及び民間救助艇によって本件ホテルの横の浜辺までえい航され、生徒等は上陸して救助された。

なお、1番船は錨泊したのちに、2番船はどう漕ぎ途中及び民間救助艇によってえい航される際（民間救助艇船長の指示による）に、4番船は錨泊する前にそれぞれ柄杓^{ひしゃく}を見付けて船内の滞留水を排水していた。

*6 「かい組め」とは、オールの持ち手側を反対舷に当たるまで船内側に引き込み、両舷のオールを座席前で交差させた状態にすることをいう。漕ぎ手は、両手及び両足を自由に動かすことができる。

本事故の発生日時は、平成22年6月18日15時25分ごろで、発生場所は、静岡県浜松市北区三ヶ日町所在の船岩三角点から真方位289°760m付近であった。

(付図1 事故発生場所図、付図2 航跡の略図、写真1～5 A船の状況、写真11～13 B船の状況、写真15 ハーバー付近の状況、写真16 ハーバー(艇庫)の状況、写真17 A船と同型船(船内)の状況、写真18 舵の操作の状況(同型船)、写真19 かい休めの状況(同型船)、写真23 事故発生場所付近の状況 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死体検案書によれば、死亡した生徒は、死因が溺水、受傷(溺水)から死亡までの時間が短時間、死亡推定時刻が平成23年6月18日15時ごろから18時ごろまでの間であった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

A船は、オール1本がレザー巻の先端側で折損、オール1本が流失及び左舷側ドレンプラグが紛失した。

(写真5 A船(船内船尾側)の状況、写真6及び7 ドレン抜き状況、写真8 ドレン抜き穴(左舷側)の状況、写真9 ドレンプラグ(右舷側)の状況、写真10 オールの折損状況 参照)

2.4 本件所長及び指導員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証等

① 本件所長 男性 52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 昭和62年12月7日

免許証交付日 平成20年3月14日

(平成25年3月13日まで有効)

Three-i スキューバダイビング(インストラクター)講習終了認定証

発効日 平成6年4月21日

有効期限 平成23年12月31日

② 指導課担当者 男性 36歳

二級小型船舶操縦士

免許登録日 平成18年4月27日

免許証交付日 平成18年4月27日

(平成23年4月26日まで有効)

③ 指導員1 女性 28歳

二級小型船舶操縦士

免許登録日 平成20年4月24日

免許証交付日 平成20年4月24日

(平成25年4月23日まで有効)

④ 指導員3 女性 25歳

二級小型船舶操縦士

免許登録日 平成22年4月30日

免許証交付日 平成22年4月30日

(平成27年4月29日まで有効)

⑤ 指導員4 男性 23歳

二級小型船舶操縦士

免許登録日 平成22年4月30日

免許証交付日 平成22年4月30日

(平成27年4月29日まで有効)

(2) 主な履歴等

① 本件所長

本件所長の口述及び本件青年の家職員の経歴表によれば、次のとおりであった。

スポーツクラブでダイビングのインストラクターとして約18年間勤務したのち、海洋調査関係の会社を経て平成18年にA社へ入社し、同年からA社の下で埼玉県青少年総合野外活動センターの所長、平成22年4月1日から本件青年の家の所長として業務に従事していた。

カッター訓練の経験については、水産系の大学に在籍していたときに若干あったが、本格的にカッター訓練を受けたのは、本件青年の家に関する事前引継ぎのときだけであった。また、カッターのえい航経験もなかった。

健康状態は良好であり、持病もなかった。

② 指導課担当者

指導課担当者の口述及び本件青年の家職員の経歴表によれば、次のとおりであった。

学校の非常勤講師を経て平成18年から本件青年の家において非常勤職員として勤務したのち、引き続き平成22年4月1日からA社の常勤職員として勤務していた。

カッターの経験については、県直當時の本件青年の家において非常勤職員

として指導主事の下でカッター訓練の指導助手を行っていたが、指導主事が責任者として加わったカッター訓練ではリーダーを任されることもあった。

健康状態は良好であり、持病もなかった。

③ 指導員 1

指導員 1 の口述及び本件青年の家職員の経歴表によれば、次のとおりであった。

民間会社での勤務を経て平成 20 年から本件青年の家において非常勤職員として勤務したのち、引き続き平成 22 年 4 月 1 日から A 社の非常勤職員として勤務していた。

カッターの経験については、学生時代に本件青年の家においてカッター訓練を受けたほか、県直営時の本件青年の家において非常勤職員として指導主事の下でカッター訓練の指導助手を行っていたが、指導主事が責任者として加わったカッター訓練ではリーダーを任されることもあった。

健康状態は良好であり、持病もなかった。

④ 指導員 3

指導員 3 の口述及び本件青年の家職員の経歴表によれば、次のとおりであった。

私立学校で非常勤講師として勤務したのち、平成 22 年 3 月 1 日に A 社へ入社し、同年 4 月 1 日から本件青年の家において常勤職員として勤務していた。

カッターの経験については、本件青年の家に関する事前引継ぎのときにカッター訓練を受けたのが初めてであった。

健康状態は良好であり、持病もなかった。

⑤ 指導員 4

指導員 4 の口述及び本件青年の家職員の経歴表によれば、次のとおりであった。

平成 22 年 3 月 1 日に A 社へ入社し、同年 4 月 1 日から本件青年の家において常勤職員として勤務していた。

カッターの経験については、本件青年の家に関する事前引継ぎのときにカッター訓練を受けたのが初めてであった。

健康状態は良好であり、持病もなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A 船

船舶所有者	静岡県
L × B × D	7.00m × 2.10m × 0.85m
船 質	FRP
納 入 日	平成3年3月11日

なお、A船製造会社によれば、最大搭載人員は、法的に定まっていないが、座席の関係から約20人を目安としていた。

(2) B船

船舶番号	242-15913静岡
船 籍 港	静岡県浜松市
船舶所有者	静岡県
総 ト ン 数	5トン未満
L r × B × D	6.27m × 2.35m × 1.01m
船 質	FRP
機 関	ガソリン機関1基
出 力	73kW
用 途	プレジャーモーターボート
航 行 区 域	限定沿海区域
推 進 器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成3年2月22日
最大搭載人員	旅客9人、船員1人計10人

2.5.2 A船の喫水に関する情報

独立行政法人海上技術安全研究所（以下「海技研」という。）のカッターボート転覆事故に係る解析によれば、生徒等乗船時のA船の喫水は、船首約0.31m、船体中央約0.40m、船尾約0.50mと推測された。

2.5.3 構造及び設備

(1) A船

① 船体

A船は、船首部及び船尾部が中央甲板（以下「床面」という。）よりも一段高くなった手漕ぎボートであり、外板が鎧張りの形状となっていた。

船内には、船首側から横4列（1列目は船首甲板端に設置）のスオートが、4列目のスオートの後方両舷側に予備員用の座席（以下「予備席」という。）が、その後方の船尾部両舷側に舵取り者用等の座席（以下「船尾席」という。）がそれぞれ設置され、さらに、各スオートの船尾方床面付

近にストレッチャー（足掛け板）が設けられていた。また、両舷上部の縁板には、各 4 個のオールを備えるための真鍮製櫂座^{しんちゅう かいざ}が、その船内側にひもで船体に結び付けられた櫂座栓が、それぞれ取り付けられていた。

スオート及び予備席の各座席には、1 番から 10 番までの座席番号が割り振られ、右舷側に奇数の番号が、左舷側に偶数の番号が、それぞれ船首から順に記載されていた。

3 列目スオートの船尾方床面付近の両舷側には、ドレン抜き穴が設置され、船内側から雄ねじのドレンプラグで栓をするようになっていた。本事故後に引き揚げられて陸上保管された状態では、左舷側ドレンプラグが外れて紛失していたが、左舷側ドレン抜き穴の雌ねじ部には損傷はなかった。

一般配置図によれば、船首部及び船尾部甲板下の内部には浮力用のウレタン材が注入され、また、床面下が 4 区画に仕切られた浮力タンク（空所）となっていた。

② 舵

舵は、船尾外板中央部に取り付けられたのち、舵の上部に差し込んだティラーを左右に動かして操作するようになっており、右舷船尾席に座って舵操作を行う場合、ティラーを左舷方に押せばカッターが右に回頭し、右舷方に引けばカッターが左に回頭するようになっていた。

③ オール

オールは、全長約 3.3 m の木製であり、持ち手側からブレード部手前までの約 2.2 m の部分が直径約 58～60 mm の棒状（持ち手部は細く持ちやすい形状）に、先端の約 1.1 m が幅約 10 cm のブレード部になっていた。また、持ち手側から約 60 cm 先の櫂座に納める部分には、保護材として幅約 40 cm のレザーが巻き付けられていた。

カッター用オール標準寸法表によれば、オールの重さは、約 5 kg であった。

④ 属具等

船首甲板及び船尾甲板の中央部付近には、船首部及び船尾部中央に設けられたロープ取付け用金具（以下「アイ」という。）に一端が結ばれた長さ約 10 m、直径約 27 mm の化繊製係留索がそれぞれ置かれていた。

本件所長及び指導員 3 の口述によれば、本事故時、船尾部甲板の中央付近には、係留索のほかに一端がアイに結ばれた長さ約 2.5 m のロープ付アンカー（重さ約 7.5 kg）が置かれていた。

さらに、右舷側予備席（9 番の座席）下には、直径約 19 cm、深さ約

12cmの容器に長さ約1mの柄が付いた柄杓が^えあか^{*7}汲み用として置かれていた。

⑤ その他

指導員3、教諭3A及び教諭3Bの口述によれば、生徒等が乗船する前には船体に損傷及び傾き等は認められなかった。

(写真1～5 A船の状況、写真17 A船と同型船(船内)の状況、写真18 舵の操作の状況(同型船)、写真20 柄杓の保管状況(同型船)参照)

(2) B船の状況

B船は、船体中央部に操舵室を有し、操舵室後部が開口して直接後部甲板とつながった構造となっていた。また、船首及び右舷船尾のクリートには長さ約10m、直径約27mmの化繊製係留索がそれぞれ取り付けられていた。

本件所長の口述によれば、本事故時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなく、救命浮環等の法定備品も搭載されていた。

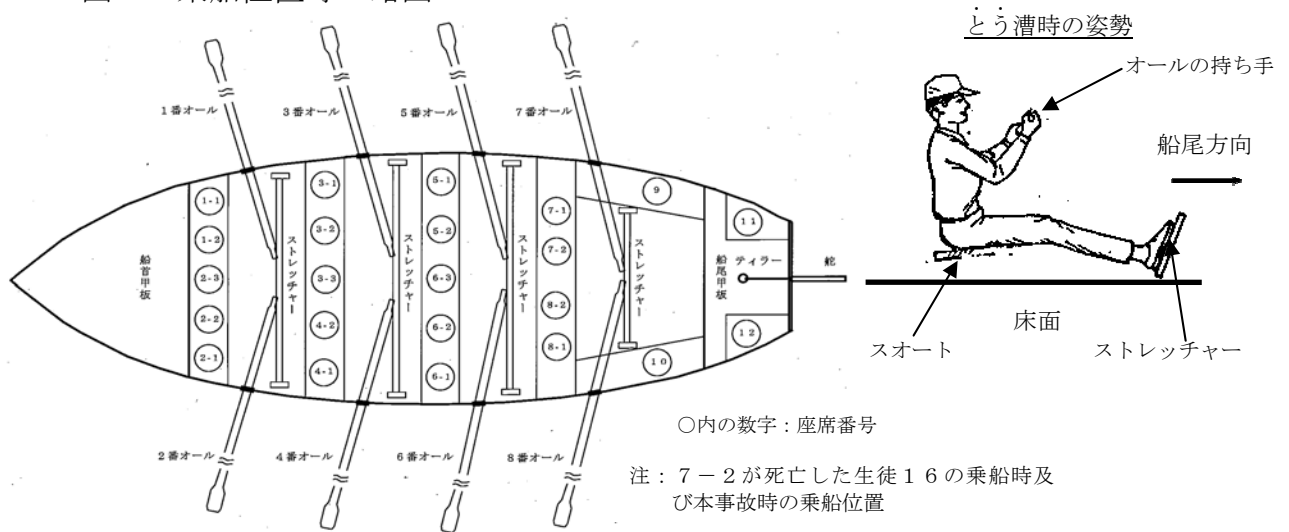
(写真11～13 B船の状況、写真14 B船係留索の状況 参照)

2.5.4 A船に乗船した生徒等及び積荷に関する情報

指導員3、教諭3A及び教諭3Bの口述、本件中学校作成の転覆時の生徒等の乗船位置図及び体重等一覧並びに本件面談調査書によれば、A船に乗船した生徒等及びその乗船位置は、図1及び表1のとおりであり、生徒等の乗船時、左舷側の人員重量が右舷側よりも約45kg重かった。

また、本事故時、船尾側床面中央付近に500ml入り飲料水のペットボトル20本が積み込まれていた。

図1 乗船位置等の略図



*7 「あか」とは、船底に溜まった水のことをいう。

表1 乗船者並びに乗船位置及び体重等一覧

座席番号	乗船者		身長 (cm)		体重 (kg)		オール等
	乗船時	本事故時	乗船時	本事故時	乗船時	本事故時	
1-1	生徒1	同左	152	同左	40.8	同左	1番オール
1-2	生徒2	同左	162	同左	45.9	同左	同上
2-1	生徒3	生徒4	150	163	37.9	52.7	2番オール
2-2	生徒4	生徒3	163	150	52.7	37.9	同上
2-3	-	教諭3B	-	149	-	44.0	同上
3-1	生徒5	同左	150	同左	39.3	同左	3番オール
3-2	生徒6	同左	141	同左	30.9	同左	同上
3-3	生徒7	同左	159	同左	53.5	同左	同上
4-1	生徒8	生徒9	147	157	41.9	51.1	4番オール
4-2	生徒9	生徒8	157	147	51.1	41.9	同上
5-1	生徒10	同左	147	同左	36.8	同左	5番オール
5-2	生徒11	同左	154	同左	40.4	同左	同上
6-1	生徒12	同左	143	同左	50.6	同左	6番オール
6-2	生徒13	同左	147	同左	55.6	同左	同上
6-3	生徒14	同左	154	同左	41.5	同左	同上
7-1	生徒15	同左	141	同左	33.9	同左	7番オール
7-2	※生徒16	同左	154	同左	42.3	同左	同上
8-1	生徒17	同左	136	同左	37.3	同左	8番オール
8-2	生徒18	同左	152	同左	45.0	同左	同上
9	-	-	-	-	-	-	-
10	教諭3B	-	149	-	44.0	-	声掛け
11	教諭3A	同左	165	同左	60.0	同左	舵取り
12	-	-	-	-	-	-	-
備考							
1 教諭は平成22年4月1日、生徒は同年4月9日現在のデータである。							
2 ※印は死亡した生徒を示す。							

2.6 えい航時の針路、速力、事故発生場所等に関する情報

本件所長及び指導員4の立会いの下に静岡県警察本部の警備艇を使用してえい航時の針路等を計測した結果は、次のとおりであった。

(1) 事故発生場所

北緯34°46.768′ 東経137°36.036′ (日本測地系^{*8})

^{*8} 「日本測地系」とは、以前日本で用いられていた日本固有の測地基準系のことをいい、天文観測で決定した旧東京天文台の位置(北緯35°39′17″.5、東経139°44′40″.9)を基準として海図上の経緯度をベッセルだ円体を基に三角連絡により算出していた。

北緯34°46′57.945″ 東経137°35′51.328″（世界測地系^{*9}）

(2) えい航開始場所

北緯34°46′88.4″ 東経137°36′25.6″（日本測地系）

北緯34°47′04.904″ 東経137°36′04.526″（世界測地系）

(3) えい航時の針路

約230°（磁針方位）

(4) えい航時の速力

約3.7ノット^{*10}（kn）（時速約6.9km）

なお、本件所長の口述によれば、えい航時の主機の回転数は、エンジン音から推測し、回転数毎分（rpm）約2,500であった。また、海技研によるえい航実験を行った際、平穏な海面で主機を約2,500rpmとしてA船をえい航したときの速力は、約6kn（時速約11.1km）であった。

2.7 気象等の把握状況に関する情報

本件所長、指導課担当者、指導員1、総務課担当者、本件校長、教諭1及び教諭3Bの口述並びに掲示板に表示された気象情報によれば、次のとおりであった。

(1) 気象予報

- ① 指導員1は、08時45分ごろインターネット上のホームページのサイボスリーダーで本事故当日の気象予報を確認したところ、12時から15時の間の気象予報は、天候、雨、東の風、風速5m/s未満となっていた。
- ② 総務課担当者は、12時過ぎにインターネットで次のような内容の気象予報を確認し、事務室の掲示板に記載して職員に周知したが、その内容については、本件中学校側へは伝えていなかった。

天気：雨

気象注意報^{*11}：強風、大雨、波浪、雷、洪水

12時の予測：東南東の風、風速2m/s

15時の予測：東の風、風速4m/s

18時の予測：南南東の風、風速1m/s

^{*9} 「世界測地系」とは、人工衛星等を用いて測定された地球の形状を基に国際的に定められた測地基準系のことをいい、日本は、平成14年4月1日から世界測地系を採用している。

^{*10} 「ノット」とは、船の速力の単位をいい、1ノットは1時間に1,852m進む速力である。

^{*11} 「気象注意報」とは、災害が起こるおそれがある場合にその旨を注意して行う予報をいい、地方気象台などが、府県予報区を二次細分区域に分けて定めた気象要素（雨量、風速、波の高さ等）の基準により発表する。

(付表1 静岡県遠州南における気象警報及び注意報発表基準一覧 参照)

(2) 本件所長等の気象の把握状況

- ① 指導員1は、12時過ぎに事務室の掲示版で気象予報及び気象注意報の発表状況を確認するとともに自らインターネットで気象予報を確認したほか、本件訓練開始前及びハーバー出発前、吹き流しを見ていずれも東の風、傾き約30°(風速約3m/s)であることを確認した。

(写真21 吹き流しの状況、写真22 吹き流しによる風速の目安表 参照)

- ② 本件所長は、午前中、夏に予定していた行事の下見で湖上を水上オートバイで航行した際、湖面が穏やかで風も吹いていないことを確認したほか、12時過ぎに事務室の掲示版で気象予報及び気象注意報の発表状況を確認した。

③ 教諭1

教諭1は、本件中学校の野外活動の担当者であったことから、本件中学校を出発する前に週間気象予報を確認して本件訓練実施当日に雨の予報が出ているということを確認したが、本件青年の家に着いてからはテレビ等で気象予報を確認していなかった。

なお、教諭1は、12時02分に大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを本件青年の家から知らされていなかった。

④ 本件校長

本件校長は、昼休みにテレビで天気予報を見て午後から降水確率が高くなってくることを確認したが、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることまでは確認していなかった。また、湖の沖を眺めた際、かすかに白波が立つような様子を確認した。

なお、本件校長は、12時02分に大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを本件青年の家から知らされていなかった。

2.8 本件訓練実施の可否判断に関する情報

(1) 指導員1

指導員1は、12時ごろの気象予報において15時ごろが東の風、風速4m/sとなっていたが、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表され、雨も降っていたことから、これから天候が悪化してくるだろうと思っていたものの、訓練に支障となるような気象状況ではなく、状況に応じて対応できるものと思い、予定どおり通常の東コースでの訓練を実施することにした。また、カッター訓練は、通常は16時30分ごろまで実施しているが、雨が降っていたこ

とから本件訓練後の着替えの時間を考慮し、予定よりも1時間ほど早めに訓練を切り上げて戻って来ることにした。

なお、本件訓練の実施については、雨の中で実施する旨を本件中学校の教諭に説明しただけであり、本件中学校側から意見を聞いていなかった。

(2) 本件所長

本件所長は、12時ごろの気象予報において大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを知っていたが、15時ごろが東の風、風速4 m/s、18時ごろが南南東の風、風速1 m/sの予測となっており、また、午前中の湖面の状況が穏やかであったことから、雨が降っていたものの、本件訓練中に気象が急変することはないものと思われ、指導員1から本件訓練を実施するが雨が降っているのを早めに戻って来る旨の報告を受けて了承した。

(3) 教諭1

教諭1は、11時ごろから強い雨が降っているのを認めていたが、「本件青年の家と4月7日に実施した事前打合せ」（以下「事前打合せ」という。）及び前日の打合せにおいて、本件青年の家から、カッター訓練は、雨天の場合でも実施するが、雷が発生した場合には中止する旨の説明を受けており、午前中、本件青年の家に対して本件訓練実施の可否を確認したときも、この程度の雨であれば実施する旨の説明があったので実施されるものと思われ、他の教諭に本件訓練が実施される旨を周知するとともに、昼食時に本件校長にその旨を報告して了承を得た。

なお、教諭1は、事前に気象注意報が発表されていることを知らされていれば、本件訓練の中止を本件青年の家に申し入れたと思った。

(4) 本件校長

本件校長は、教諭1を通じ、カッター訓練は、雨天の場合でも実施するが、雷が発生した場合には中止する旨の本件青年の家の訓練方針を聞いていたことから、本事故発生当日の昼食時、教諭1からこの程度の雨でも本件訓練が実施される旨の報告を受けて了承した。その後、湖の沖を眺めた際、かすかに白波が立つような様子が見えたことから、沖に向けて漕ぐのは危険ではないかと思われ、艇庫内で行われた教諭に対する本件訓練の説明の場で指導員1に訓練コースについて再確認したところ、陸岸沿いをとる漕ぎの東コースである旨の説明を受け、天候が悪くなってもすぐに岸へ避難できると思った。

なお、本件校長は、事前に気象注意報が発表されていることを知らされていれば、本件訓練の中止を本件青年の家に申し入れたと思った。

2.9 本事故直後のA船の船内の状況に関する情報

教諭3Bの口述及び本件面談調査書によれば、次のとおりであった。

A船は、転覆直後、船首側が浮き、船尾側が沈んだ状態であり、船内には空所が存在し、船首側の若干開いていた箇所から光と空気が入り、人の頭がかろうじて分かる程の明るさであった。

船内に閉じ込められた生徒16人及び教諭3Bは、船首側に集まって来ていたが、多くの生徒が大声を上げるなどパニック状態にあったことから、教諭3Bは、大丈夫だからと声を掛けて生徒を落ち着かせるので精一杯であり、船内の生徒の人数を確認できる状態ではなかった。その後、波が打ち寄せるにしたがって船内の水位が上がり、次第に顔を上げなければ息ができないような状態となったため、教諭3Bの指示により生徒12人及び同教諭が自力で船外に脱出したが、生徒4人が脱出できなかった。

なお、船内に閉じ込められた生徒16人のうち生徒2人は、A船が転覆した直後、死亡した生徒16の声を聞いており、そのうちの1人は、生徒16がそばにいたのを確認していたが、大きな波が来た際、船内の水位が上がって頭が浸かった後に生徒16の行方が分からなくなった。また、生徒12人及び教諭3Bが脱出したのち、船内に閉じ込められた生徒のうち2人は、船尾側で救命胴衣を付けたうつ伏せ状態の生徒を目撃していた。

2.10 本件青年の家等の本事故発生後の対応状況に関する情報

(1) 消防機関への救助要請の状況

指導課担当者、指導員3及び総務課担当者の口述によれば、次のとおりであった。

B船がハーバーを出発してからハーバーに赴いた指導課担当者は、指導員1からA船が転覆した旨の連絡を受け、直ちに事務室の総務課担当者に対して119番通報するように無線で指示したのち、指導員3に対して事務室へ応援に行くように指示した。

指導員3は、指示に従って事務室に赴いたが、総務課担当者が利用者団体からの電話に対応していたのでその対応が終わった後で119番通報の通報状況について確認したところ、まだ通報していないとの返事であったことから、15時30分ごろ本件ホテルの沖約100mのところでカッターが転覆した旨の119番通報を行った。

なお、ハーバーから事務室まで移動するのに要した時間は約2～3分であり、事務室に着いてから119番通報するまでに要した時間は約1分であった。

(2) 本件青年の家の職員及び本件校長等の対応の状況

指導課担当者、指導員3、総務課担当者、本件校長、養護教諭及び教諭3B

の口述によれば、次のとおりであった。

B船で救助された生徒等は、16時02分ごろ本件青年の家のハーバーに到着し、救急車と共にドクターカーで到着した医師による健康チェックを受けたのち、教諭3Aを残して宿泊施設へ戻った。

教諭3A及び指導員3は、救急隊員の要請を受けて救急車で救助活動が行われていた消防機関の現場指揮所（以下「消防指揮所」という。）に赴いたが、教諭3Aが精神的なショックを受けて話ができない状態であったことから、指導員3が、消防隊員に対し、A船には生徒18人及び教諭2人の計20人が乗船しており、転覆後、生徒8人及び教諭2人の計10人が救助され、A船には生徒10人及び本件所長の計11人が残っている旨の説明を行うとともに、消防隊員からの要請を受け、無線機で1番船、2番船及び4番船に乗船していた生徒等の人数及び船内の状況等について確認を行った。

なお、救急隊員は、本件青年の家に到着した際、本件青年の家に乗船者名簿の提出を求めたが、本件青年の家が乗船者名簿を作成していなかったことから、施設の利用者名簿（以下「利用者名簿」という。）を入手して消防指揮所に向かった。

養護教諭は、宿泊施設に戻った生徒8人の体を温めるため、教諭3Bと協力して生徒を入浴させるとともに生徒の氏名確認を行ったのち、生徒の介護に当たった。さらに、その後、本件青年の家に戻って来た生徒の対応に当たった。

本件校長は、救助されて戻った生徒の健康状態を確認し、本件中学校に本事故の状況を連絡したのち、消防機関等によって救助された生徒が本件ホテルに搬送されているという情報を得たことから、教諭3Bと共に本件ホテルに向かった。

本件校長及び教諭3Bは、本件ホテルで体調不良により病院に搬送された生徒がいるとの情報を得たことから、教諭3Bは本件校長の指示で病院へ赴いて病院へ搬送された生徒の対応に当たり、本件校長は、教諭3Bに指示したのち、救助された教諭1と共に本件青年の家に戻り、情報収集や本件中学校への報告などの事後対応に当たった。

なお、教諭3Bは、本件校長と共に本件ホテルに向かう前、本件青年の家で警察官からカッターの乗船者名簿の提出を求められたことから、本件中学校で作成した乗船者名簿を手渡した。

本件青年の家の職員は、本件ホテルから戻って来た生徒等の受け入れの対応を行うとともに、消防指揮所に赴いた指導員3から救助状況等に関する情報を収集したほか、静岡県教育委員会（以下「本件教育委員会」という。）等からの問合せなどの対応に当たった。

なお、本件教育委員会から派遣された職員が、生徒が搬送された病院で対応に当たるとともに、本事故の情報収集等に当たった。

2.1.1 救助機関等の救助状況に関する情報

浜松市消防局担当者3人、本件消防担当者2人、警備艇船長、民間救助艇船長、本件所長及び指導員3の口述並びに浜松市消防局作成の北区三ヶ日町救助（水難）事案時系列表によれば、次のとおりであった。

浜松市消防局は、平成22年6月18日15時31分に本件青年の家からカッターが転覆して生徒18人及び教諭2人が投げ出された旨の119番通報を受け、直ちに本件消防及び水難救助隊に出動を命じるとともに、15時35分ごろ湖西警察署及び細江警察署に同内容を通報し、警備艇の出動を要請した。

本件消防は、15時40分ごろ本事故の発生場所付近の湖岸に到着して消防指揮所を開設するとともに、16時02分ごろ到着した水難救助隊に資機材等の準備を行わせ、16時09分ごろ「マスク、フィン及びシュノーケル」（以下「簡易潜水器具」という。）を装着した水難救助隊3人をゴムボートでA船に向かわせた。

警備艇及び警察からの要請によって来援した民間救助艇は、16時05分ごろ本事故の発生場所に到着し、A船に乗っていた生徒9人及び本件所長の救助を試みたが、風波が強くて接近して救助することができなかったことから、後から来た水難救助隊のゴムボートにA船の救助を任せ、来援したもう1隻の警備艇と共に、本事故の発生場所付近で錨泊していた1番船、2番船及び4番船の救助に当たることにした。

本件消防は、水難救助隊が出発した後、16時11分ごろ警察から行方不明者が1人いる模様との情報を入手したのち、15分ごろ救急隊員から利用者名簿を入手したが、同名簿に記載されていた生徒等の氏名が部屋別及び男女別に記載されていたこと、教諭3人が精神的なショックを受けていて同人からA船の話が聞けなかったこと、並びに警備艇等で救助活動が行われている中、1番船、2番船及び4番船に対して乗船している生徒等の氏名を個々に聞くことが難しい状況であったことから、利用者名簿からA船に乗船していた生徒等を特定することができなかった。

本件消防は、指導員3からA船に関する聞き取り調査を行い、A船に生徒18人及び教諭2人の計20人が乗船していたが、A船が転覆したのち、生徒8人及び教諭2人の計10人が救助され、転覆船には生徒10人及び本件所長の計11人が残っている旨の情報を得たほか、指導員3に依頼して無線機で錨泊している船ごとに生徒等の人員数及び船内の状況等について確認を行った。

水難救助隊は、16時18分ごろ、A船の船底に乗っていた生徒9人及び本件所長のうち生徒4人をゴムボートに移乗させ、隊員1人を残し、消防指揮所に無線で4人救助、残り7人という報告を行って出発地に向かった。

本件消防は、水難救助隊からの残り7人という報告の中にA船に残した隊員1人が含まれていることを知らされておらず、また、指導員3からA船に生徒10人及び本件所長の計11人が取り残されているという情報を得ていたことから、水難救助隊からの報告を受けて行方不明者はいないものと判断した。

本件消防は、水難救助隊から、16時28分ごろ生徒4人を乗せたゴムボートが、風に流されて出発地に戻れなくなったという報告を受けたことから、16時30分ごろ水上オートバイの手配を行い、その後、32分ごろゴムボートが北側の高速道路沿いの防波堤に着岸する際に消波ブロックと接触して破損したという報告を受けた。また、警察から、38分ごろ再び行方不明者1人がいるとの情報を得たのち、53分ごろ乗船者名簿を入手した。

1番船、2番船及び4番船は、2番船が、16時47分ごろかい収め^{*12}の状態では指導員2が舵の操作（民間救助艇の船長の指示）をしながら民間救助艇に横抱きされ、4番船が、17時00分ごろかい組めの状態では教諭4Bが舵の操作をしながら警備艇にえい航され、さらに、1番船が、17時16分ごろかい収めの状態では指導員1が舵の操作をしながら警備艇にえい航されて本件ホテルの北側の浜辺に到着した。

民間救助艇は、2番船の救助を終えたのち、再びA船へ向かい、17時前、A船に残されていた生徒5人及び本件所長の計6人をA船に残った水難救助隊員と協力して乗船させ、本件ホテル付近の浜辺まで搬送した。

A船に残った水難救助隊の隊員は、生徒等が民間救助艇で救助されて出発地へ戻る際、本件所長から船内に生徒1人が閉じ込められているかもしれないので捜索してほしいとの申出があったことから、簡易潜水器具で認められている捜索方法により船内に入らずに周囲から船内を手探りするなどして捜索を実施したが、行方不明者を発見することはできなかった。また、無線機を所持していなかったことから、船内に生徒1人が閉じ込められているかもしれないということを消防指揮所に報告することができなかった。

なお、本件所長は、水難救助隊がゴムボートでA船の救助に来た際、隊員に転覆した船内に生徒が1人閉じ込められているかもしれないので捜索してほしいと申出を行ったが、浜松市消防局では、その事実は確認することができなかった。

本件消防は、17時前、警察からの情報、民間救助艇で救助された生徒等6人の話及びA船から救助された生徒等の人数から行方不明者が1人いることを確認し、17時00分ごろ水難救助隊に対して16時56分ごろに到着した水上オートバイを使用してA船の船内捜索を実施するように指示した。

水難救助隊は、水上オートバイを道路から水際まで搬送するなどの準備を行い、

*12 「かい収め」とは、オールを船内に全て収めた状態をいう。

17時15分ごろ、簡易潜水器具を装備した水難救助隊2人が、A船に向かい、周囲から手探りするなどして船内捜索を実施したが、波によるA船の動揺が激しく、また、水中の透明度が悪かったために十分な捜索が行えなかったことから、陸上に戻り、17時38分ごろ装備をスキューバに替えて再びA船に向かい、捜索を行った結果、51分ごろA船の船尾付近で行方不明となっていた生徒16を発見し、病院へ搬送した。

なお、本件消防が行方不明者の身元を特定できたのは、警察から入手した乗船者名簿を基にA船から救助された生徒等の氏名を確認し終えた17時25分ごろであった。
(付表2 救助機関等による救助活動の経過 参照)

2.1.2 事故発生場所付近の状況に関する情報

本件所長の口述及び本件ホテル付近の写真によれば、本事故発生場所の北側にある本件ホテルには、栈橋が設置されており、また、付近は砂利浜となっていた。

(写真2.4 本件ホテル付近の状況 参照)

2.1.3 浜名湖に関する情報

警備艇船長、民間救助艇船長の口述によれば、浜名湖は、東、西及び北側が湖岸で行き止まりとなっていることから、東風が吹けば西側沿岸で、西風が吹けば東側沿岸で、南風が吹けば北側沿岸で波が立ちやすいが、北側は背面が山となっていることから北風が吹いても山で遮られてそれほど波が立たず、また、南側は海に開いていたが、湖口が狭いことから、うねりはほとんど入って来ない特徴があった。

2.1.4 本件青年の家に関する情報

(1) 沿革

本件教育委員会担当者2人の口述及び本件青年の家の要覧によれば、次のとおりであった。

本件青年の家は、本件教育委員会「事務局社会教育課」（以下「担当課」という。）が所掌する青少年教育施設（以下「所掌施設」という。）4か所のうちの1つであり、浜名湖を利用した自然体験活動を実施する施設として昭和36年12月に開所されたのち、昭和49年ごろからカッター訓練が導入され、さらに、平成3年4月に施設が建て替えられ、収容人員数が100人から200人に拡大されたのを機会にカッターが3隻から5隻へと拡充された。また、平成22年4月1日から、県直営から民間企業等に施設の管理及び運営を行わせる指定管理者制が導入され、管理及び運営が県からA社に引き継がれた。

(別添 指定管理者及び本件教育委員会に関する法律等抜粋 参照)

(2) 組織体制

本件教育委員会担当者2人、本件青年の家の前所長（以下「前所長」という。）、本件所長、指導課担当者、指導員1及びA社役職者の口述によれば、次のとおりであった。

① 県直営時（平成22年3月31日まで）

県直営時には、所長（校長経験者）、所長補佐（県の行政職職員）、指導主事5人（40歳代前後の教職員経験者）、指導助手5人（主に20歳代の教職免許所持者）及び総務担当2人（県の行政職職員及び非常勤職員）の計14人が本件青年の家の管理及び運営に当たっており、各種活動の指導は、指導主事が主体となっていた。

また、指導主事は、おおむね3年ごとに交替し、主に在任3年目の者が新人教育に当たっていた。

② 指定管理者制導入後（以下「指定管理者時」という。）（平成22年4月1日以降）

指定管理者時には、本件所長（常勤）、指導課職員10人（常勤5人及び非常勤5人）及び総務課担当者2人（常勤及び非常勤）の計13人が本件青年の家の管理及び運営に当たっており、各種活動の指導は、主に指導課職員が行っていた。

指導課職員は、2人が県直営時の指導助手から継続採用された者、1人がA社が指定管理者としてカッター訓練を行っている他の施設（2.15「表2 カッター訓練の中止基準等一覧」中のA施設（以下「A施設」という。））からの移籍者、残り7人が新規採用者（全員がカッター訓練の経験のない20歳代）であった。

(3) 野外活動の指導に当たる職員（以下「指導員等」という。）の資格等

本件教育委員会担当者2人、本件所長、指導員1、指導員2、指導員3、指導員4及びA社役職者の口述によれば、次のとおりであった。

指導員等は、野外活動の指導に当たり、動力船を運航しなければならないため、県直営時から二級小型船舶操縦士の免許を取得する慣行となっており、指定管理者制導入に伴って新規に採用された者のほとんどが、採用内定後に同免許を取得していた。

なお、A社は、指導員の新規採用要件として県直営時と同様に二級小型船舶操縦士の免許を取得すること以外には特に求めていなかった。

(4) カッター訓練について（県直営時及び指定管理者時）

① 指導及び訓練方法について

本件所長、指導課担当者、指導員1、指導員2、指導員3、前所長及びA

社役職者の口述によれば、カッター訓練は、県直営時に実施されていた「訓練中止基準を含む訓練方法及び指導方法」（以下「中止基準を含む訓練方法等」という。）が指定管理者時においても継承され、県直営時に本件青年の家において使用されていた「カッター訓練の指導マニュアル」（以下「指導マニュアル」という。）並びに県直営時から申し伝えられていた訓練方法及び訓練中止基準に基づいて実施されていた。

② 指導マニュアル

指導マニュアルによれば、次のとおりであった。

a 訓練方法

- (a) 訓練は、参加者に救命胴衣を着用させ、人員の確認、訓練の目的及び注意事項の説明等を行い、ハーバー内でのカッターの操法訓練を行ったのち、湖面でのとう漕訓練を実施する。
- (b) 指導員は、複数のカッターを使用してとう漕訓練を実施する場合、2艇につき1人、3及び4艇につき2人、5艇につき3人が乗船する。
その際、指導員が乗船する艇は、指導員が舵取りを、引率者が声掛けを行い、一方、自主艇は、引率者2人がそれぞれ舵取り及び声掛けを行い、指導員の指示に従ってとう漕を行う。
- (c) オールは、基本的に1本を2人で漕ぐ。
- (d) こぎ手は、声掛け者の「ソーレ」という声掛け者の合図に合わせてオールを漕ぐ。
- (e) 休憩等のオールの措置方法は、かい休め又はかい組めの状態にする。
- (f) とう漕訓練中は、指導員をハーバーに配置する。
- (g) 監視船は、救助要請等があった際、直ちに対応ができるようにハーバー内で待機させる。

b 訓練中止基準

訓練中止基準は、以下の場合であり、実施又は中止の決定は、所員（指導員）が利用者団体の責任者の意見を聞いた上で決定し、所長の承諾を得るようになっていた。

- (a) 暴風、強風、波浪、津波等の気象警報^{*13}が発表されている場合
- (b) 落雷の危険が予測できる場合
- (c) 所長から出港を中止するように指示された場合

なお、本件所長及び指導員1の口述並びに県直営時の所員会議資料によ

^{*13} 「気象警報」とは、重大な災害の起こるおそれのある旨を警告して行う予報をいい、地方気象台などが、府県予報区を二次細分区域に分けて定めた気象要素（雨量、風速、波の高さ等）の基準により発表する。

れば、訓練対象者が小学生の場合の訓練中止基準は、前記に加え、県直営時から指導員間の申伝えとして、県直営時の所員会議資料では平均風速8 m/s 以上、最大風速10 m/s 以上の場合やうねりが高い場合となっていたが、本件所長及び指導員1は平均風速10 m/s と思っていた。

③ 訓練コース

本件所長及び指導員1の口述並びに指導マニュアル及び訓練コース図によれば、訓練コースは、通常コースとして本件青年の家から南方沖に向かう湖南コース（南コース）、東方の沿岸に沿って浜名湖橋に向かう浜名湖橋コース（東コース）及び西方の沿岸に沿って礫島^{つぶて}に向かうつぶて島コース（西コース）の3コース（いずれも片道約3 km）が設定されていた。

なお、訓練コースは、往きが風上側に、帰りが風下側に向けて漕ぐコースを選定するように申し伝えられていたが、明文化はされていなかった。

（付図3 訓練コースの略図 参照）

④ 天候不良時におけるカッター訓練の訓練方法等

本件所長、指導員1、前所長及び本件青年の家の前指導主事（以下「前指導主事」という。）の口述並びに本件青年の家作成の海洋活動記録によれば、次のとおりであった。

‘訓練中止基準に該当しない天候不良時のカッター訓練の方法’（以下「天候不良時の訓練方法」という。）は、天気、風、湖面の状況、利用者の体力等を勘案し、通常コースと比べてより安全なハーバー内での訓練にとどめたり、1隻ずつ指導員を乗船させてハーバー前面水域で訓練を行うなどの方法で実施するように申し伝えられていたが、明文化はされていなかった。

なお、指定管理者時において実施された天候不良時のカッター訓練の状況（本事故の発生日まで）は、次のとおりであった。

4月22日 天候等：雨、東の風、風速7～8 m/s、強風、波浪注意報発表中

湖面状況：白波

対象団体：中学校1年生

使用船：3隻（1隻が自主艇）

訓練方法等：ハーバー前面水域で漕訓練を実施

4月27日 天候等：雨、東南東の風、風速7～8 m/s、強風、波浪注意報発表中

湖面状況：白波

対象団体：高校1年生

使用船：2隻（全船に指導員が乗船）

訓練方法等：ハーバー前面水域で1船ずつとう漕訓練を実施
5月12日 天候等：晴れ、西の風、風速9～10m/s、強風、波浪注意
報発表中

湖面状況：白波

対象団体：中学校1年生

使用船：4隻（全船に指導員が乗船）

訓練方法等：礮島手前までとう漕訓練を実施（湖面は、西の
風で半島の陰となり沿岸では風波の影響を受け
ないために実施）

5月27日 天候等：晴れ、西の風、風速9～10m/s、強風、波浪注意
報発表中

湖面状況：白波

対象団体：小学校5年生

使用船：3隻

訓練方法等：ハーバー内で操法訓練を実施

⑤ その他

本件所長、指導員1、指導員2及び指導員4の口述によれば、次のとおりであった。

a 乗船者の座席配置については、事前打合せにおいて、本件青年の家から利用者団体に対して比較的体力のある者を内側に配置するような座席配置を決めるように指示していた。

なお、本件青年の家では、カッター訓練に際して乗船者名簿を作成していなかった。

b かい組めの方法は、通常の訓練では休憩時間が短いことから、訓練参加者に対して教えられていなかった。

c カッターに生じる滞留水の排水方法は、通常、指導員が乗船する前に排水していることから、訓練参加者に対して教えておらず、本件訓練においても同様であった。

d 本件青年の家では、カッター等の救助方法に関する要領等は定められていなかった。

(5) 自主艇導入の経緯について

本件教育委員会担当者及び前所長の口述によれば、次のとおりであった。

カッター訓練は、訓練を開始した昭和49年当時には全船に指導員を乗せて実施していたが、平成3年4月に本件青年の家の規模を拡大してカッターを3隻から5隻にした際、指導員の人数が増えなかったことから、他の活動との関

係で自主艇という制度が導入されたと思われる。

(6) 事故発生時の体制について（指定管理者時）

本件所長及び本件教育委員会担当者の口述並びに静岡県立三ヶ日青年の家の管理運営に関する基本協定書（以下「基本協定書」という。）に基づいて作成された災害及び事故の対応を記載した‘静岡県立三ヶ日青年の家危機管理マニュアル’（以下「危機管理マニュアル」という。）によれば、次のとおりであった。

危機管理マニュアルには、災害（火災、台風、地震）、事故、事件、人権、報道機関への対応及び日常の対応（訓練、職員研修、施設、消火器具等の点検等）に関する事項が記載されていたが、事故発生時の体制については、施設の利用者がけが又は発病した場合を想定した対応要領及び報告等に関する事項が簡単なフロー図等で記載されていた。

また、危機管理マニュアルに基づく職員の訓練は、本事故発生当日まで実施されていなかった。

なお、A社が作成した危機管理マニュアルは、基本協定書に基づき、平成22年4月1日に本件教育委員会に報告されたが、本件教育委員会から連絡系統についての修正を求められ、同月に再提出されていた。

（別添 指定管理者及び本件教育委員会に関する法律等抜粋 参照）

(7) その他

本件教育委員会担当者2人及び前所長の口述によれば、県直営時におけるカッター訓練中の事故は、オールで指を詰めたり、頭を打ったりしたものであり、病院で処置をしなければならないような大きな事故は発生していなかった。

2.15 カッター訓練を実施している他の青少年教育施設に関する情報

カッター訓練を実施している他の青少年教育施設（以下「カッター訓練実施施設」という。）担当者9人の口述及び同施設からの回答書によれば、カッター訓練実施施設でのカッター訓練の中止基準等は、表2のとおりであった。

表2 カッター訓練の中止基準等一覧（H22.6.18現在）

施設名	カッター訓練の中止基準	指導員乗船の有無等	指定管理者制度導入の有無	訓練場所
A施設	平均風速：約8m/s以上 平均波高：1m以上 海上模様：約7割に白波を認める時 気象警報等：強風又は波浪注意報発表時、暴風警報及び波浪警報発表時	指導員が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	有り	海面
B施設	平均風速：8m/s以上 瞬間風速：10m/s以上 海上模様：白波が見受けられる時 気象警報等：波浪・大雨・洪水・雷注意報及び警報発表時、局地的変則風がある場合、荒天で荒波が予想される場合、北東の風が強い時 その他：所長が総合的に判断する時	指導員及び補助員（非常勤職員）が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	有り	海面
C施設	波高：4m以上の予報（中部南駿河湾西）発表時 気象警報等：大雨・強風・波浪・高潮・雷・濃霧警報発表時（注意報の場合は状況による。）、台風接近時又通過後、局地的な気象の急変が予測される場合、雷発生時 その他：所長又は所員が団体指導者及び海洋指導員と協議の上、活動可否を決定	海洋指導員（非常勤職員）が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	無し	海面
D施設	風速：10m/s以上 水温：17℃以下 気象警報等：雷又は強風注意報及び各種警報発表時、局地的な気象の急変が予測される場合、台風接近時	指導員（非常勤職員を含む。）が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	有り	湖面
E施設	風速：8m/s以上 波浪：0.7m以上、気象警報等：風・波に関する注意報及び警報発表時、台風や寒冷前線等接近時で気象の急変が予測される場合 その他：利用団体等を勘察して実施が危険と考えられる場合（中止基準に達していても研修水域を河川又は水門内に変更して実施可）	指導員（非常勤職員を含む。）が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	有り	湖面
F施設	平均風速：10m/s以上 瞬間風速：12m/s以上 波高：0.7m以上 水温：10℃以下 気象警報等：局地的変則風がある場合、荒天時 その他：指導総括が危険と判断した時	指導員が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	有り	海面
G施設	平均：風速7m/s以上（波、うねりの状況による。） 気象警報等：警報・注意報発表時 その他：天候、天気予報、風向、潮流、潮の干満、研修生の年齢及び艇数を考慮して中止の可否を決定	指導員が指揮艇に乗船して指導 各艇には団体引率者が乗船 ※ 監視船は状況により伴走	無し	海面
H施設	平均風速：約10m/s以上 波高：約2m以上 気象警報等：強風・波浪・雷の各注意報発表時で団体より中止の申し入れがあった場合、強風・波浪警報発表時、局地的突風がある場合、台風接近や暴風警報の発表が予想される場合、落雷の恐れがある場合、桟橋での乗降が危険な場合、濃霧で見通しの悪い場合 その他：次長（不在時、主任企画指導専門職又は事業係長）が活動不可能と判断した場合	指導員（非常勤職員を含む。）が全艇に乗船 ※ 監視船待機	無し	海面
I施設	風速：8m/s以上 高波：1m以上（白波が見受けられる状態） 気象警報等：強風・大雨・波浪・濃霧注意報又は暴風警報発表時、局地風（突風）がある場合、台風の接近が予想できる場合、雷鳴がしている場合、その他：出艇に不適切と判断した場合	指導員が全艇に乗船 ※ 監視船伴走	無し	海面
備考	A～Fは地方自治体の施設、G～Iは独立行政法人国立青少年教育振興機構の施設			

2.16 A社に関する情報

(1) A社の概要

A社役職者の口述並びに会社案内のパンフレット及び指定管理者施設一覧から、次のとおりであった。

A社は、メディア及び教育の分野等で幅広く事業を展開している会社であり、平成18年4月から指定管理者事業に参入し、平成22年7月現在、全国18か所で事業を行っていた。また、平成20年4月にA施設の指定管理者となった。

(2) 本件青年の家の指定管理者に指定された経緯

本件教育委員会担当者及びA社役職者の口述並びにA社作成の提案書によれば、次のとおりであった。

A社は、平成21年8月の公募に応募し、現地説明会、第1次及び第2次審査、同年12月の県議会承認を経て平成22年3月に県との基本協定書を交わしたのち、平成22年4月1日から本件青年の家の指定管理者となった。

なお、A社は、第2次審査でA施設でのカッター訓練の実績をアピールし、評価された。

(3) 事前引継ぎの状況等

本件教育委員会担当者、前所長、県直営時の本件青年の家の所長補佐（以下「前所長補佐」という。）、前指導主事、本件所長、指導課担当者、指導員1、指導員2、指導員3、A社役職者及び担当者の口述並びに県直営時の本件青年の家に関する事前引継ぎ研修スケジュール表によれば、次のとおりであった。

本件青年の家に関する事前引継ぎは、当初、基本協定締結後、2月から県直営時の本件青年の家の職員と4月から本件青年の家において働く予定のA社の職員との間で行われる予定であったが、A社の職員が集まらなかったことから、3月1日からの約1か月間、県直営時の本件青年の家が策定したスケジュールに従って行われた。

カッター訓練は、本件青年の家が指定管理者制に移行される際、前所長が、現地説明会、指定管理者内定時の挨拶及び本件青年の家に関する事前引継ぎ時において、A社に対して県直営時に実施されていた中止基準を含む訓練方法等を継承するよう申し入れたことから、県直営時に実施されていた中止基準を含む訓練方法等が継承されることになった。

カッター訓練の事前引継ぎは、県直営時の本件青年の家の職員のほかA施設から講師として招聘したカッター担当の顧問により、主にカッターの操法及び利用者に対する指導方法に関する講義（2回、延べ5時間）及び実技（13回、延べ40時間）が行われた。

一方、えい航訓練については、訓練時間が設けられておらず、訓練時間の関係からカッター訓練を終えてカッターをえい航して帰る際、えい航索の取り方等のえい航手順を見せる程度であった。

なお、4月採用の指導員2人に対しては、A施設から招聘した同じ講師によって3月と同様に実技指導（6回、延べ42時間）が行われた。

(4) カッター訓練についての基本方針

A社役職者、本件所長及び指導課担当者の口述によれば、次のとおりであった。

A社は、本件青年の家が指定管理者制に移行される際、前所長から県直営時に実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れられたことから、1年目は県直営時の中止基準を含む訓練方法等を継承し、2年目から変えるべき点は変えていくという方針で臨んでいた。

(5) 各活動の安全対策等に関する検討状況

A社役職者の口述によれば、A社は、本件青年の家で実施しているカッター訓練等の活動の安全対策については、今まで実施している施設側が一番ノウハウを持っていることからそれを継承すればよいものと考え、カッター訓練等の各活動の安全対策についての検討を行わず、そのまま職員に業務を引き継がせた。

(6) その他

A社役職者の口述によれば、次のとおりであった。

① A社は、カッター訓練中にA施設では監視船を伴走させていたことから、本件青年の家においては監視船を伴走させていなかったことに少し不安を感じていたが、一方、自主艇については、浜名湖が穏やかな湖面であり、職員数の関係からそのような形態をとっているのだろうと思っていた。

② A社は、新規採用者の技量が本件青年の家に関する事前引継ぎ時の研修で十分であるとは思っておらず、利用者団体の先生や生徒等に適切な説明ができるようになるまでには1～2年かかると思っていたが、指導する上ではそれほど問題が生じるとは思っていなかった。

③ A社は、本件青年の家に関する事前引継ぎ期間が短いとは思っておらず、また、事業開始時期についても県の意向に従って行ったことであり、事業開始時期を遅らせるなど県側に言える立場にないと思っていた。

(別添 指定管理者及び本件教育委員会に関する法律等抜粋 参照)

2.17 本件教育委員会に関する情報

(1) 指定管理者制への移行について

本件教育委員会担当者3人、前所長及び前所長補佐の口述によれば、次のとおりであった。

- ① 本件青年の家は、所掌施設4か所のうち2番目に指定管理者制に移行されたものであり、平成19年度に移行された施設の実績を踏まえ、平成21年9月から10月にかけて指定管理者の選定が行われ、12月21日の県議会の承認を経て平成22年4月1日にA社へ管理及び運営が移行された。
 - ② 前所長は、本件青年の家が指定管理者制に移行されることが決定された平成21年4月ごろから数回にわたり、本件教育委員会に対し、指定管理者制に移行されれば、カッター訓練が営利目的で行われて本来の教育目的が損なわれるおそれがあることから、県直営時に実施しているカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承させるように要望していた。
 - ③ 本件教育委員会は、前所長の要望を踏まえ、現地説明会において、担当課職員が、応募希望者に対して本件青年の家において実施しているカッター訓練を見せ、カッター訓練はこのようにして行って下さいといった説明を行ったほか、仕様書に本件青年の家において実施しているカッター訓練を積極的に実施するように特記した。また、前所長から本件青年の家に関する事前引継ぎの際に本件青年の家において実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するようにA社に伝えたという報告を受けた際、今まで大きな事故が発生していなかったことから、県直営時に実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等をA社に継承させても問題はないものと考え、A社に対し、これらに関する申入れを何らしなかった。
 - ④ 本件教育委員会は、本件青年の家を指定管理者制に移行させる際、専ら指定管理者への移行手続きに関する事務を担当し、本件青年の家に関する事前引継ぎの事務は出先機関である本件青年の家に担当させていた。
- (2) 県直営時の本件青年の家に対する指導等の状況
- 本件教育委員会担当者3人の口述によれば、次のとおりであった。
- ① 本件教育委員会は、県直営時の本件青年の家の管理及び運営は所長の権限により行われるものであるが、必要に応じて連絡、指導助言及び援助を行える立場にあった。
 - ② 本件教育委員会は、1か月に1回開催される所掌施設間の会議（所掌施設が持ち回りで開催）等の場において、所掌施設で問題になっていることなどについての情報交換を行うほか、要望等について話を聞いていた。
 - ③ 本件教育委員会は、所掌施設で行われている活動の概要については把握していたが、具体的な活動の実施方法や安全対策については把握しておらず、活動に対する指導は行っていなかった。

(3) その他

本件教育委員会担当者3人の口述によれば、本件教育委員会は、所掌施設4か所中に本件青年の家の他にカッター訓練を実施している施設（2.15「表2 カッター訓練の中止基準等一覧」中のC施設）があったが、本事故が発生するまで、それぞれが独自の教育方針に基づいて訓練を実施しているものと考え、それぞれが実施しているカッター訓練に関する実施方法及び安全対策について比較及び検討は行っていなかった。

(別添 指定管理者及び本件教育委員会に関する法律等抜粋 参照)

2.18 本件中学校の野外活動授業に関する情報

(1) 野外活動授業について

本件校長、教諭1及び教諭3Aの口述によれば、次のとおりであった。

- ① 本件中学校は、平成21年度から1学年の野外活動授業にカッター訓練を取り入れており、今回が2回目であった。
- ② 今回の野外活動授業は、教諭1が担当者となって約1年前に本件青年の家へ申込みを行い、事前打合せを行った上で実施された。
- ③ 本件中学校は、本件青年の家との事前打合せにおいて、各種活動の日程調整等を行ったほか、カッター訓練については、雨天の場合でも実施するが、雷が発生した場合には中止する旨の説明を受けたほか、事前に各カッターに乗船する者の座席配置を決めておくように、また、内側の座席に比較的体力のある生徒を配置するように本件青年の家から指示を受けていた。
- ④ 生徒の座席配置については、教諭3Aが、本件青年の家に赴く前、事前に生徒を体育館に集め、各人の座席位置を決めていた。

(2) A船の引率教諭について

教諭3A及び教諭3Bの口述によれば、教諭3A及び教諭3Bは、2度目のカッター訓練であったが、教諭3Aが舵取りを行うのは初めてであった。

2.19 気象等に関する情報

2.19.1 気象観測値

本事故の発生場所から南東約17.5kmに位置する気象庁浜松特別地域気象観測所及び北西約4.5kmに位置する気象庁三ヶ日地域気象観測所における観測値は、表3、図2及び図3のとおりであった。

なお、以下の表及び図は、風向及び風速は気象庁浜松特別地域気象観測所、降水量は気象庁三ヶ日地域気象観測所で観測されたデータである。

(1) 本事故発生時の気象

表3 事故発生時の気象データ

平成22年 6月18日	平均		最大瞬間		降水量 (mm/10分)
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	
15時20分	南西	6.1	南西	12.9	0
15時30分	南西	6.2	南西	11.3	0

(2) 本事故発生当日の気象変化

図2 平成22年6月18日の降水量の変化

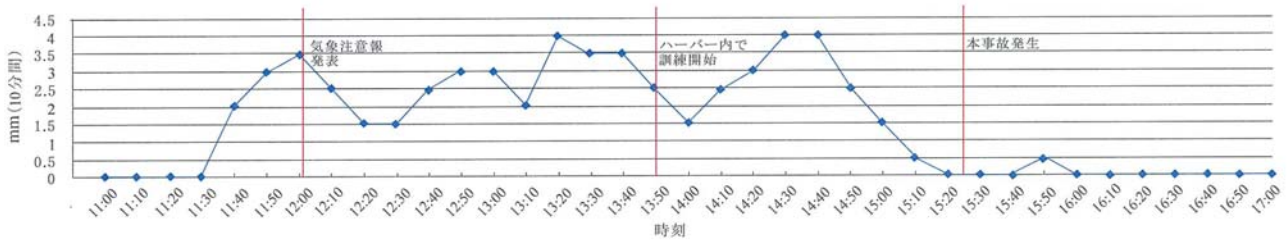
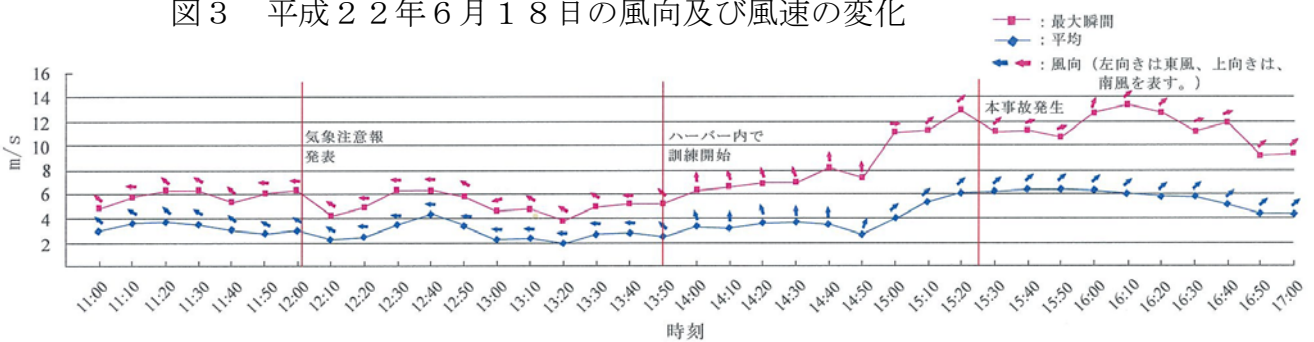


図3 平成22年6月18日の風向及び風速の変化



(付表3 気象観測所の観測データ 参照)

2.19.2 気象注意報及び警報の発表状況

気象庁によれば、次のとおりであった。

平成22年6月18日12時02分に静岡地方気象台から静岡県の遠州南に大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていた。

2.19.3 指導員等の観測

(1) 本事故発生前の気象（15時ごろ）

指導員3の口述によれば、吹き流しによる観測状況は、風向が三ヶ日町大崎の東方沿岸部に所在するペンション（以下「本件ペンション」という。）の方向（本件青年の家から南西方向）からの風、吹き流しの傾きが約75～78°（風速約8～10m/s）であった。

（写真15 ハーバー付近の状況、写真21 吹き流しの状況、写真22 吹き流しによる風速の目安表 参照）

(2) 本事故発生時

本件所長及び指導員 1 の口述によれば、本事故発生場所付近の風等は、目測で南西の風、風速約 10m/s、波高約 1 m であった。

2.20 海技研による転覆のメカニズム等に関する調査

A 船の復原性能及び本事故時の転覆のメカニズムに関する海技研の解析結果は、次のとおりであった。

2.20.1 船体形状の計測

A 船の船体形状は、3次元レーザースキャナー装置を用いて計測した結果、次の図 4 及び図 5 のとおりであった。

図 4 正面線図の断面位置図

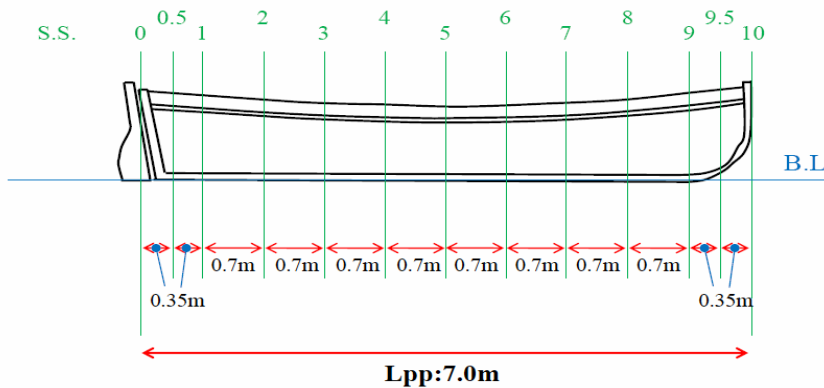
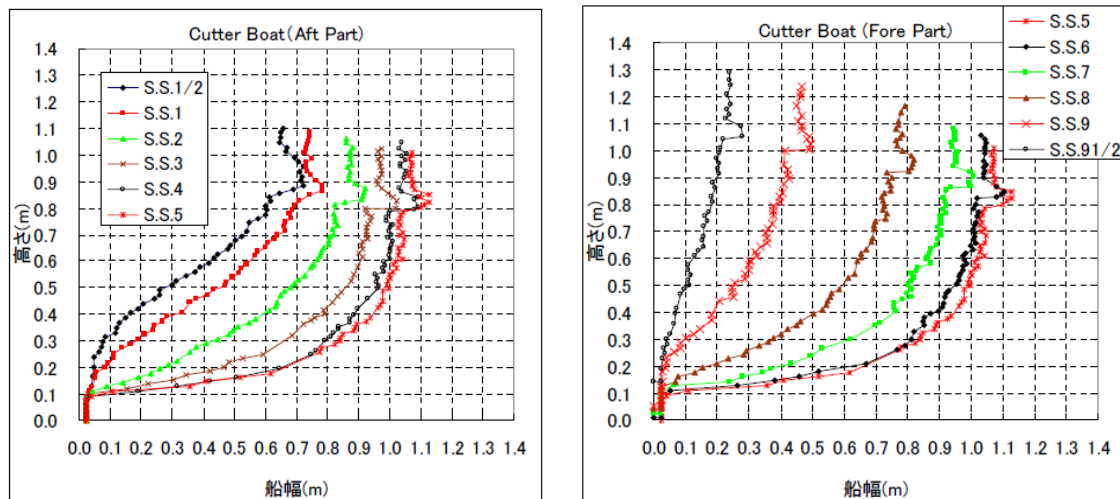


図 5 A 船の正面線図（左図：船尾側、右図：船首側）



2.20.2 A 船の復原性能の推定

本事故当日の乗船者及び搭載物の重量（約 931.4kgf（乗船者の体重には救命胴衣及び衣類等の重量として 2kgf を付加）の代わりに錘等約 941.1kgf と舵、錨、オール等を搭載して A 船を‘本事故発生直前の状態から滞留水を除いた状態とほぼ同じ状態’（以下「計測状態」という。）に再現し、復原性試験（傾斜及び動揺試験）を実施して A 船の復原性能を求め、さらに、得られたデータから A 船の‘本

事故発生直前の状態から滞留水を除いた状態’（以下「基本状態」という。）及び基本状態でかい収めの状態（以下「かい収めの状態」という。）における復原性能を推定した。

なお、計測状態は、乗船者の重心高さ及び重心前後位置を考慮して水を入れたポリ容器、計測機材、計測員等（重量：約941.1kgf）を搭載し、オールもかい休めの状態として再現した。

試験結果及び復原性能は、次のとおりであった。

(1) 復原性試験

復原性試験の結果は、下記のとおりであった。

表4 傾斜及び動揺試験時の喫水

船首喫水 d f (m)	船尾喫水 d a (m)
0.371	0.466

表5 傾斜及び動揺試験の結果

排水量 W (t)	1.825
移動錘重量 w (kgf)	30.0
移動距離 ℓ (m)	1.20
傾斜角 φ (°)	2.12
メタセンタ高さ GM ^{*14} (m)	0.534
横揺れ固有周期 Tr (s)	2.35

※ 排水量W：基本状態に試験用錘60kgf（30kgf×2個）を加えた値

(2) 復原性能等

2.20.1及び2.20.2(1)の結果から推定したA船の計測状態及び基本状態における復原性能は、図6のとおりであり、計測状態及び基本状態とも、最大復原力時の横傾斜角が約44°、復原力消失時の横傾斜角が約84°であった。

また、かい収めの状態における復原性能は、図6のとおりであり、基本状態より若干復原性能が向上する結果が得られた。

なお、A船の計測状態、基本状態及びかい収めの状態における舷端没水角は、約35°と推定された。

表6 計測状態及び基本状態における重量重心等

	排水量 W (t)	重心高さ KG (m)	重心前後位置 mid-G (m)	メタセンタ高さ GM (m)	船首喫水 df (m)	中央喫水 dm (m)	船尾喫水 da (m)
計測状態	1.765	0.749	-0.300	0.522	0.350	0.411	0.472
基本状態	1.755	0.748	-0.307	0.528	0.347	0.410	0.473

*14 「メタセンタ高さ(GM)」とは、浮体の重心から浮力の作用線と浮体の垂直中心線との交点であるメタセンタまでの高さをいう。

表7 基本状態及びかい収めの状態における重心高さ等

	重心高さ KG (m)	メタセンタ高さ GM (m)	横揺れ固有周期 Tr (s)	舷端没水角 ϕ (°)
基本状態	0.748	0.528	2.34	35
かい収めの状態	0.737	0.540	2.23	35

図6 計測状態等における復原力曲線*15

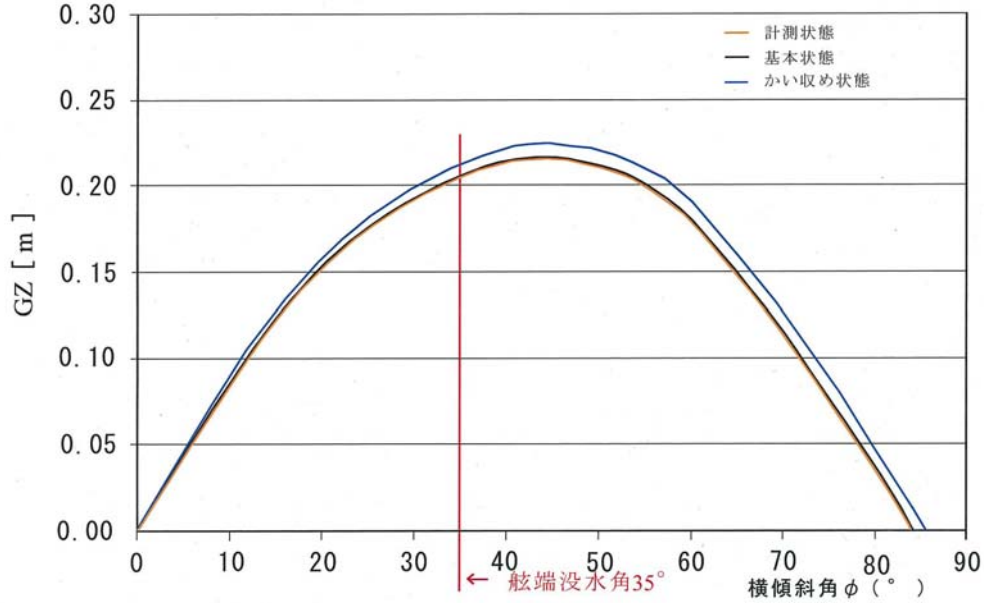
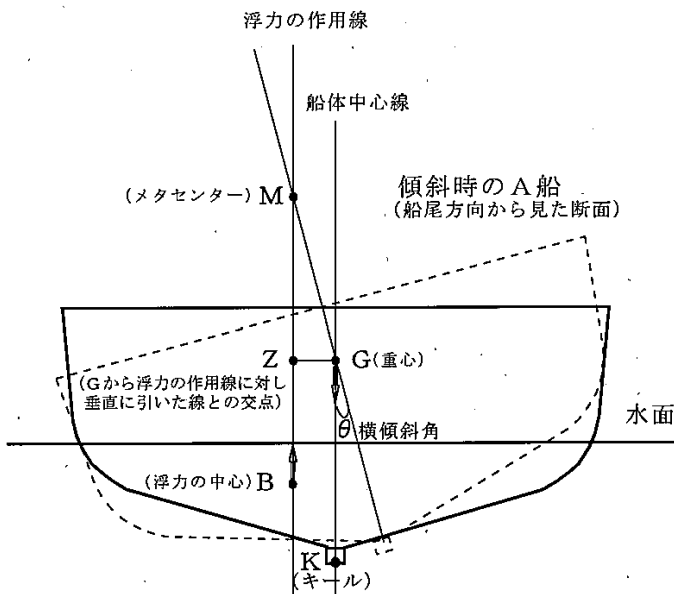


図7 復原力の略図



※ 復原力は、浮力BとGZの長さ（てこ長さ）との積で表される。

（写真25及び26 海技研による調査の状況 参照）

*15 「復原力曲線」とは、船体横傾斜角に対する復原てこ（GZ：横傾斜を元に戻そうとするモーメントのてこ長さ）の値をグラフ化したものをいう。

2. 20. 3 A船の被えい航特性

A船の被えい航特性を把握するため、計測状態のA船を錘等で水平状態及び左傾斜状態（横傾斜角約 6.4° ）としてB船でえい航し、えい航速力、舵の操作方法等を変えてえい航実験を行った。

なお、えい航索は、実験条件としてえい航索の取付け方法を変えたとき以外は、本事故時と同じ状態として実施した。

A船の被えい航特性は、次のとおりであった。

(1) 水平状態での特性

水平状態でえい航した場合、舵を自由（舵の操作を行わず、舵が左右に動く状態）にしても回頭傾向は認められなかった。

(2) 左傾斜状態での特性

① えい航速力の影響（舵を操作して保針した状態）

船速が速いほど、次の傾向が認められた。

- a 船首が上がる。
- b 左傾斜が大きくなる。
- c 索張力が大きくなる。

② 舵操作の影響

- a 舵を自由とした場合及び舵を中央に固定（舵角 0° の状態）した場合、双方とも右回頭を示した。
- b 舵を自由とした場合、B船の右舷船尾方向からえい航されて‘船首がえい航索に対して右に向いた左斜航状態’（以下「左斜航状態」という。）となり、A船は、横引き角が大きくなるにしたがい、左舷側に引かれる状況となり、左傾斜が増加する傾向にあった。

③ えい航索の取り方による影響

B船側のえい航索を船尾の両舷側からY字型に取った場合、舵を自由とした際に右回頭がやや小さくなる傾向が認められたが、全般の挙動に大きな違いはなかった。

④ オール着水の影響

舵を自由とした左斜航状態から本事故当時に確実に着水したと考えられる左舷側の2番及び6番オールをそれぞれ又は同時に着水させるといずれも左回頭した。

左回頭の傾向は、2番オールを着水させた場合よりも6番オールを着水させた場合の方が、オールに作用する流体の着力点が船体中心から離れるため、強くなり、また、2本を同時に着水させると更に強くなった。

図8 被えい航試験概略

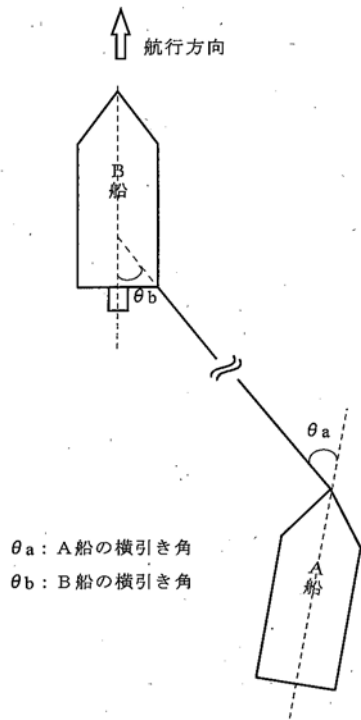


表8 えい航速度の影響 (舵保針時)

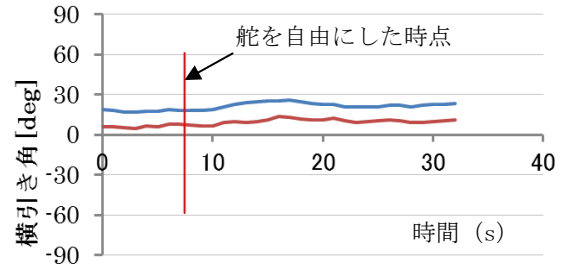
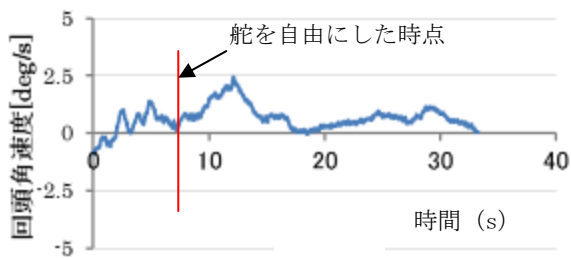
船速 (kn)	1.91	3.56	3.75	4.85	5.08	6.23
ヒール (°)	0.07	-0.16	-0.40	-0.71	-0.69	-0.98
トリム (°)	0.02	-0.03	0.01	0.05	0.01	0.75
索張力 (kgf)	2.98	11.37	5.12	23.14	15.96	61.55

注1: ヒールは、+側が右舷側、-側が左舷側を示す。
 注2: トリム角は、+側が上向き、-側が下向きを示す。

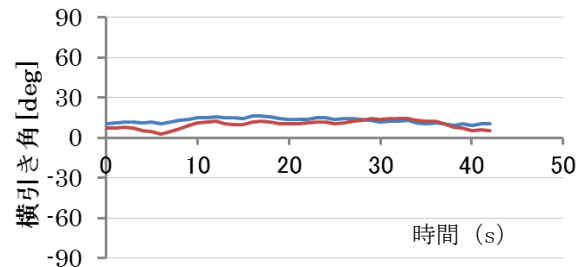
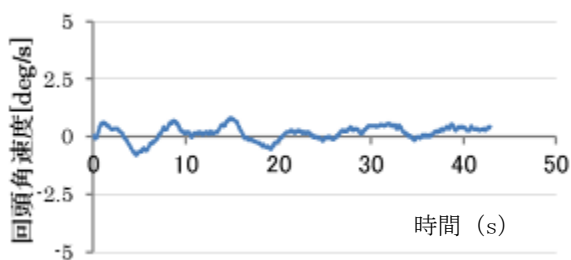
※1: 横引き角 θ_b は、A船がB船の右舷船尾方向からえい航される場合に+となる。
 ※2: 横引き角 θ_a は、A船の船首方向がえい航索に対して右舷側を向く場合に+となる。

図9 回頭角速度及び横引き角の変化 (青線: A船、赤線: B船)

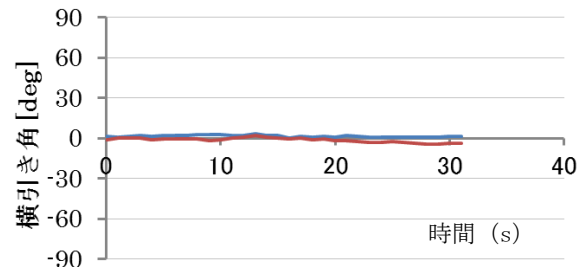
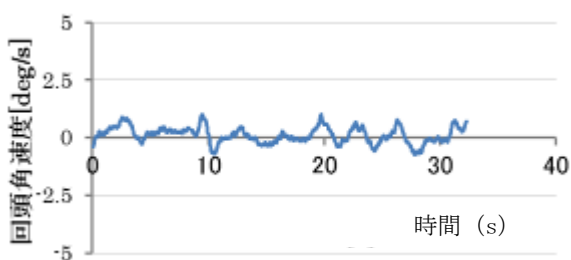
<水平状態、速力約6.0kn (主機の回転数約2,500rpm)、舵を自由>



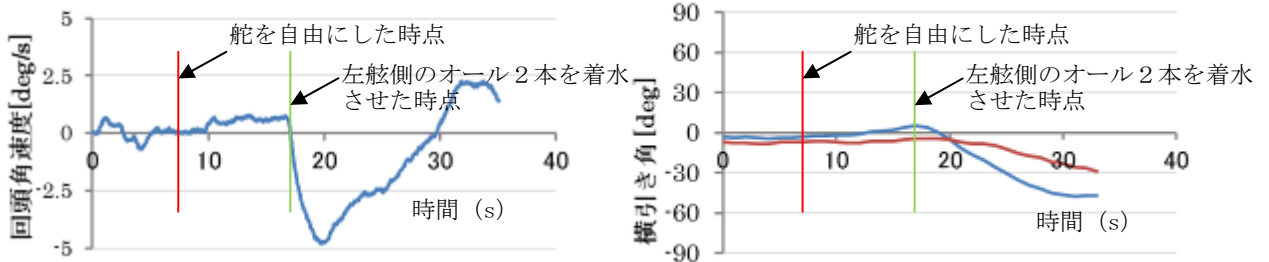
<左傾斜状態、速力約3.7kn、舵を操作して保針>



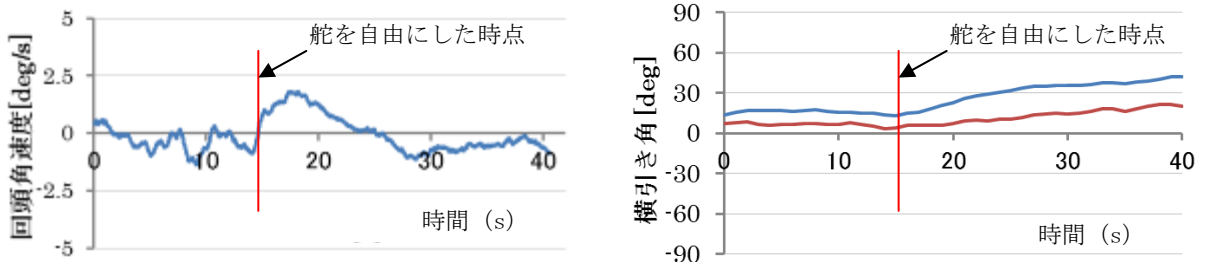
<左傾斜状態、速力約6.0kn、舵を操作して保針>



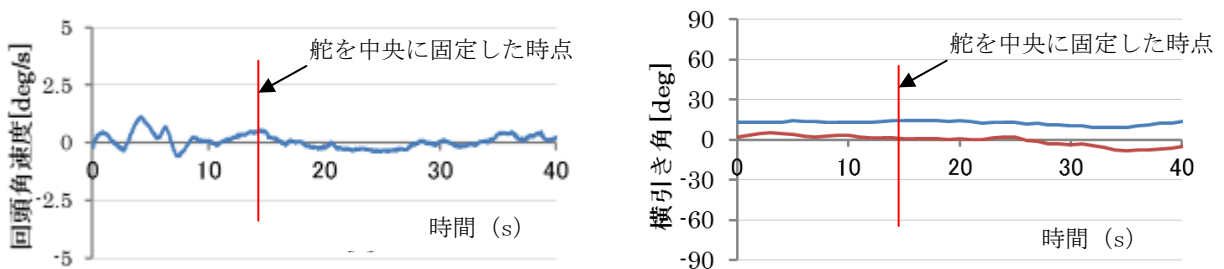
<左傾斜状態、速力約3.7kn、舵を自由>



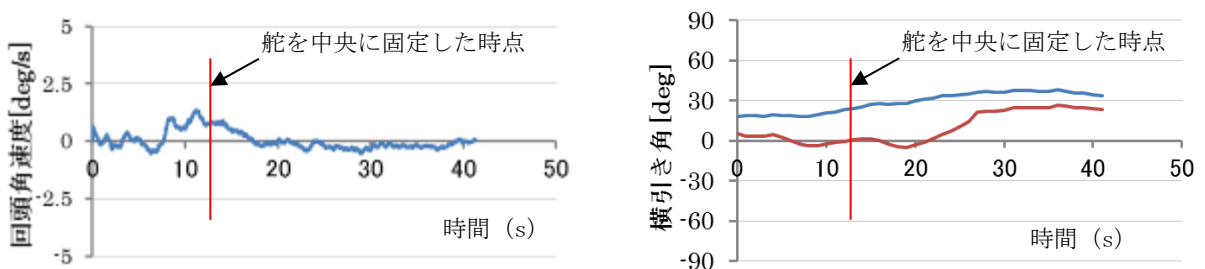
<左傾斜状態、速力約6.0kn、舵を自由>



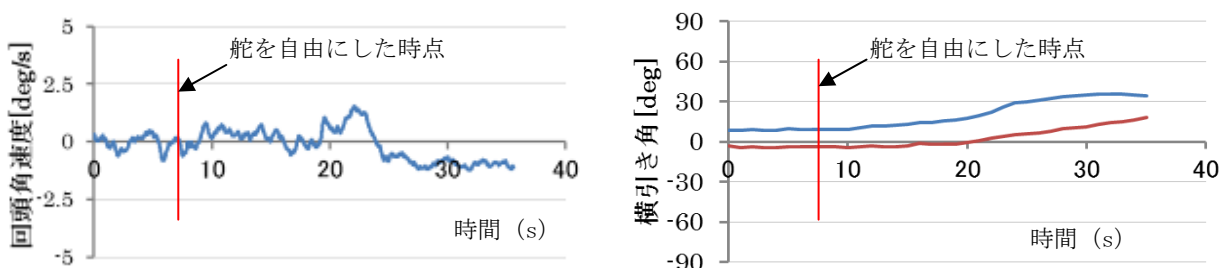
<左傾斜状態、速力約3.7kn、舵を中央に固定>



<左傾斜状態、速力約6.0kn、舵を中央に固定>



<左傾斜状態、速力約6.0kn、舵を自由、えい航索Y字取付け>



(写真27 海技研による調査(えい航試験)の状況 参照)

2. 20. 4 滞留水が復原性能に与える影響

A船に発生した滞留水は、船体傾斜によって自由に移動することから、‘本事故発生直前の状態’（左舷端が水面近くまで下がり、船首から2列目及び3列目のスオートの左舷側に座った生徒の脛下まで滞留水が達する状態、以下「事故直前状態」という。）までに生じた滞留水が、A船の復原性能に与える影響について推定した。

(1) 滞留水量及び舷端没水角の算定

A船内の滞留水の表面高さ（滞留水面から床面までの深さ）は、船内の位置、滞留水量及び船体傾斜角によって変化することから、事故直前状態の滞留水量の推定を行うに当たっては、A船の基本状態に任意の量の滞留水が発生した場合の滞留水量と舷端没水角との関係を把握した上、事故直前状態となるような滞留水量及び舷端没水角を算定した。

算定の結果、事故直前状態における滞留水量及びA船の舷端没水角は、滞留水量が0.39 t、舷端没水角が32°であった。

なお、算定に当たっては、膝下までの高さをスオート下面までの高さとした。

図10 滞留水量と舷端没水角との関係

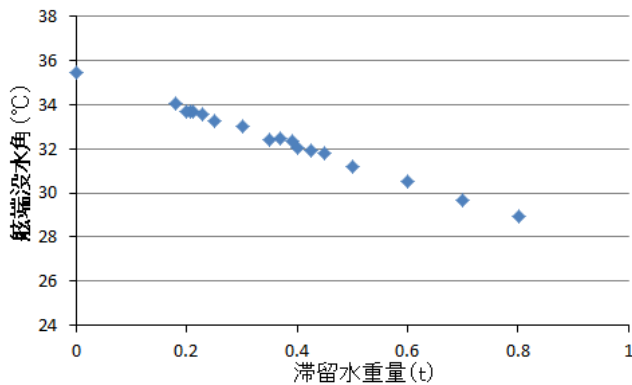
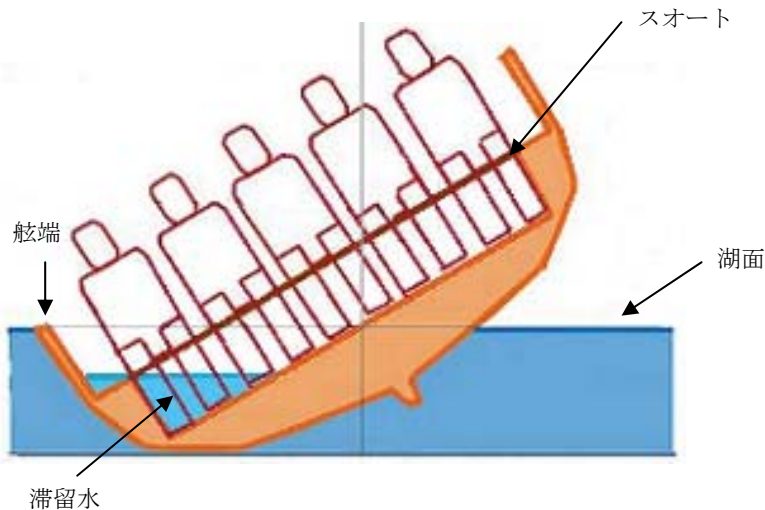


図11 事故直前状態の概念図



(2) 滞留水が復原性能に与える影響

事故直前状態の滞留水がA船の復原性能に与える影響は、図12のとおり、復原力の最大値が、A船の基本状態時の1/4以下に減少すると推定された。

また、A船の船体傾斜に伴う舷端の水面高さの変化は、図13のとおりと推定された。

図12 滞留水が復原性能に与える影響

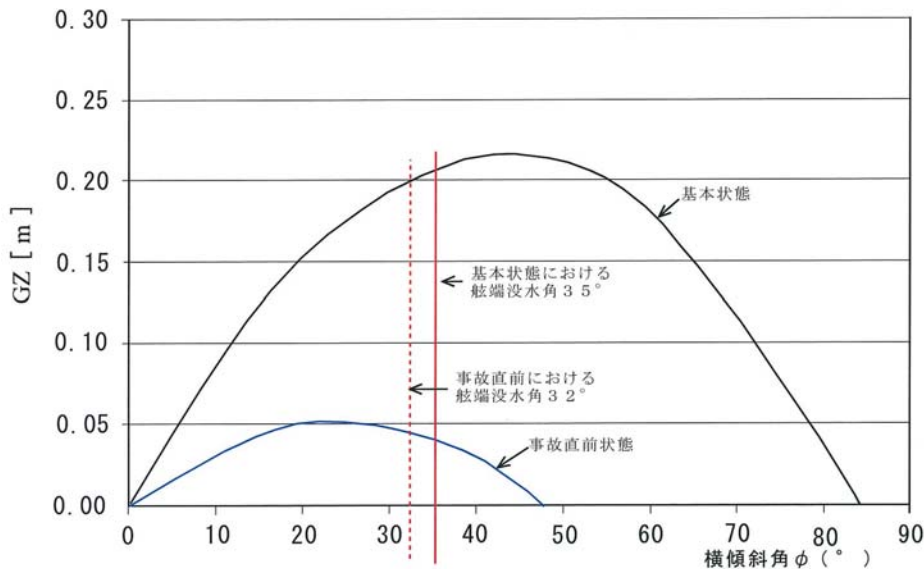
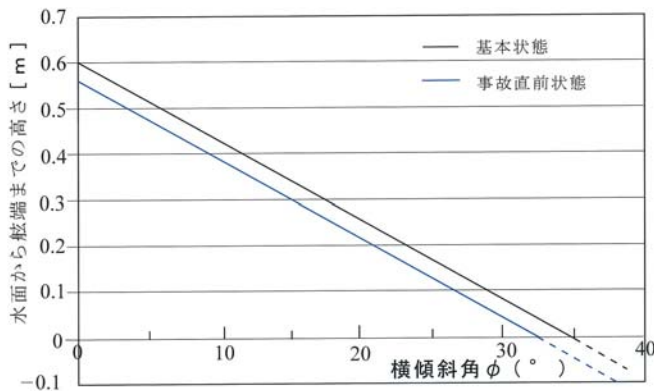


図13 船体傾斜に伴う舷端高さの変化



2.20.5 生徒等の横移動が復原性能に及ぼす影響

2.20.4のA船の基本状態及び事故直前状態において、生徒等の横移動が復原性能に及ぼす影響について、表9に示す①～⑥のケースを想定して検討した。

検討の結果、基本状態では、図14のとおり、A船は、最も傾斜モーメントの大きいケース⑥の場合において横傾斜角が約25°であり、静的な釣合い状態となって転覆しないが、事故直前状態では、図15のとおり、傾斜モーメントがケース④～⑥においては静的な釣合い状態が存在せず横傾斜角32°で舷端が没水し、水が船内に流入して転覆すると推定された。

なお、図14及び図15において、各ケースの傾斜モーメント曲線とA船の復原

力曲線とが交わる点が、静的な釣合い位置となる。

表9 生徒等の横移動の想定

想 定		備 考
ケース①	傾斜により全員の重心が5 [cm] 左舷側へ移動	傾斜した際の体の寄りかかりを想定 生徒等間の平均間隔を9 cmとして傾斜した重心の移動量を設定
ケース②	傾斜により全員の重心が10 [cm] 左舷側へ移動	
ケース③	右舷の2人が左舷側へ移動 (平均移動距離1.12m)	右端の生徒等が左端に移動した (倒れ込んだ) として、スオートの幅等から移動距離の平均値を設定
ケース④	右舷の3人が左舷側へ移動 (平均移動距離1.12m)	
ケース⑤	右舷の4人が左舷側へ移動 (平均移動距離1.12m)	
ケース⑥	右舷の8人が左舷側へ移動 (平均移動距離0.98m)	

図14 生徒等の横移動による傾斜モーメントの変化 (基本状態)

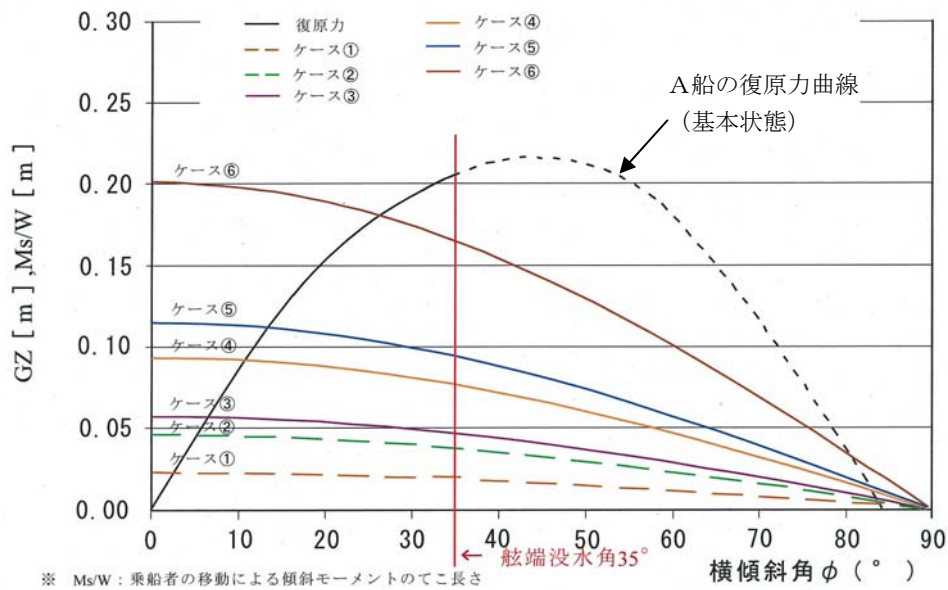
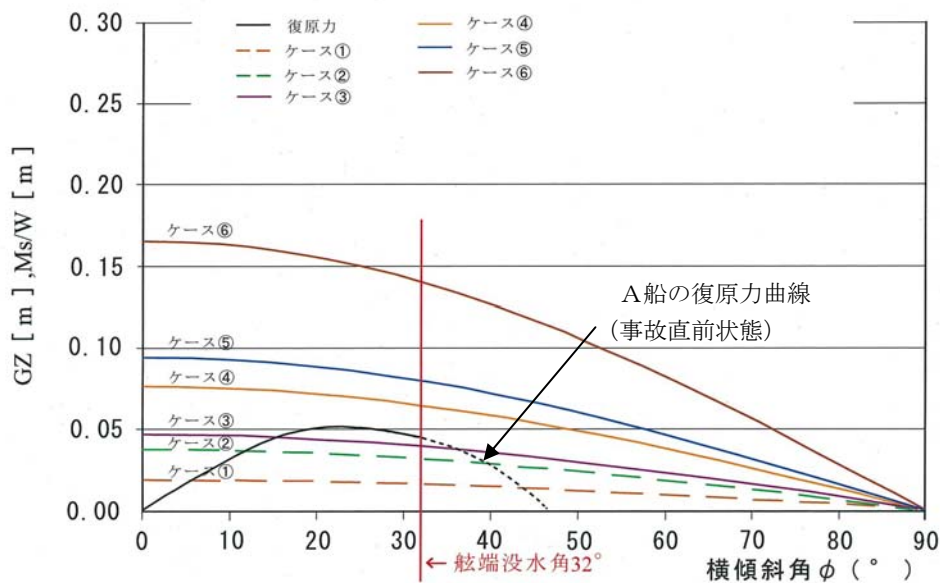


図15 生徒等の横移動による傾斜モーメントの変化 (事故直前状態)



2.20.6 えい航直前の雨水による滞留水量及び船体傾斜

(1) 雨水による滞留水の量

乗船時（13時50分ごろ）からえい航前（15時20分ごろ）までのA船内の雨水による滞留水量は、気象庁三ヶ日地域気象観測所で観測された総雨量が約20.5mmであり、総雨量に基づくとA船上部平面積が約11.06㎡であることから、0.227tと推定された。

(2) 雨水による船体傾斜

① 乗船時

A船の乗船時における船体傾斜角は、乗船時の復原力曲線と乗船時の左舷側及び右舷側の人員重量差（左舷側が約45kg重い）による傾斜モーメントとの関係から、左横傾斜角 1.55° と推定された。

② 教諭3B移動前

A船の教諭3B移動前における船体傾斜角は、前記(1)の滞留水における復原力曲線と乗船時の左舷側及び右舷側の人員重量差による傾斜モーメントとの関係から、左横傾斜角 3.87° と推定された。

また、教諭3Bの移動前における滞留水の床面までの深さは、最も深いところで11cmと推定された。

③ 教諭3B移動後

A船の教諭3B移動後における船体傾斜角は、教諭3Bが移動したのちの復原力曲線と教諭3Bの移動に伴う傾斜モーメントとの関係から、左横傾斜角 0.53° と推定された。

なお、座席配置は、図1の座席番号2-3、3-3及び6-3を中央位置として左舷側及び右舷側に区分した。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1、2.6、2.19及び2.20.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A船は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、本件青年の家における本件中学校の野外活動授業に使用され、13時50分ごろ生徒18人、教諭3A及び教諭3Bの計20人を乗船させてハーバー内で操法等の訓練を行ったのち、自主艇として14時30分ごろハーバーを出発し、浜名湖北岸沿いに東方へ向けてとう漕を開始した。

本件訓練では、カッター4隻が使用されて1番船から4番船に区分され、A船は3番船であった。

- (2) A船は、生徒等の乗船時、左舷側の人員重量が重かったので左舷側に傾斜しており、とう漕中、船内に入った雨水や波の飛沫が左舷側に溜まって左舷側への傾斜が増していった。滞留水は排水されなかった。
- (3) A船は、東進中、南方からの風波が次第に強まり、オールが揃わないようになるとともに、船酔した生徒が発生した。
- (4) A船は、15時前、指導員1から航行方向を南方に変えるように指示があり、船首を南方に向けようと試みたが、風波が強く、船酔した生徒がいたことから、とう漕が困難となり、15時05分ごろ教諭3Aが無線で指導員1を介して本件青年の家に救助を要請した。
- (5) A船は、オールをかい休めの状態として漂泊中、15時15分ごろ本件所長が操船して救助に来たB船と会合したのち、15時20分～23分ごろ左傾斜したかい休めの状態で風上に向けてB船によりえい航が開始された。
- (6) A船は、被えい航中、左斜航状態となり、左舷側に引かれて左傾斜が増し、また、船首が上下に動揺する状態となり、湖水が左舷船首側から連続して打ち込むようになって左舷側の滞留水が増加し、さらに、生徒等が左舷側の舷側や生徒等に寄りかかったり、左舷側へずれたりして全体的に左舷側へ移動し、船体の左傾斜が増していった。
- (7) A船は、佐久米南方沖を南西方に向けて被えい航中、左傾斜によって左舷舷端が湖面近くになり、左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側へ移動した。
- (8) A船は、このために左傾斜が更に増したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆した。

3.1.2 転覆の状況

2.1、2.6、2.19及び3.1.1から、A船は、ハーバー出発時から滞留水が発生しており、とう漕中や被えい航中における雨水、波の飛沫及び湖水の打込みによって滞留水が増加して復原力が減少するとともに、左斜航状態による左傾斜も加わって左傾斜が増したことで左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側へ移動して左傾斜が更に増したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したものと考えられる。

(A船の被えい航特性に関する実験結果、教諭3Aの転覆直前にB船の向きが急に右に変わったという口述、及び2.1(3)の左舷側のオールが着水して6番オールが折れるとともに2番オールが飛んだほか他の左舷側のオールが流されたという記述

から、A船は、左舷側のオールが着水したことにより左回頭したものと考えられる。なお、指導員1がA船は転覆直前に大きく右回頭したと口述しているが、前記の理由から、指導員1の記憶に混乱があった可能性があると考えられる。）

3.1.3 事故発生日時及び場所

2.1、2.6、2.10(1)及び2.11から、本事故の発生日時は、平成22年6月18日15時25分ごろで、事故発生場所は、船岩三角点から真方位289°760m付近（概位 北緯34°46′57.9″ 東経137°35′51.3″）であったものと考えられる。

3.1.4 死傷者の状況

2.1、2.2及び2.9から、A船が転覆した際、生徒等17人が船内に閉じ込められ、最後に船内から救助されたA船の座席番号7-2に座っていた生徒16は、病院に搬送されたものの死亡が確認された。死因は溺水であった。

生徒16は、A船が転覆した直後、船内に閉じ込められた生徒16人のうち2人がその存在を確認していたが、その後、大きな波により船内の水位が上がって頭が浸かるような状態になった後に行方が分からなくなっていること、生徒12人及び教諭3Bが脱出したのち、船内に閉じ込められた生徒のうち2人が船尾側付近で救命胴衣を付けたうつ伏せ状態の生徒を目撃していること、及び受傷（溺水）から死亡までの時間が短時間であったと検案されていることから、A船が転覆した直後、しばらくの間は生存していたが、その後、波により船内の水位が上がって頭が浸かるような状態となって溺水した可能性があると考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。

3.1.5 損傷状況

2.1及び2.3から、A船は、オール1本が折損、オール1本が流失及び左舷側ドレンプラグが紛失したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 本件所長及び指導員の状況

(1) 本件所長

① 資格等

2.4から、本件所長は、小型船舶についての有効な操縦免許及びスキューバダイビングインストラクターの講習終了認定証を有していた。

② カッターに関する経験等

2.4(2)、及び2.16(3)から、次のとおりであったものと考えられる。

- a 本件所長は、学生時代に若干のカッター訓練の経験があったが、本格的にカッター訓練を受けたのは、本件青年の家に関する事前引継ぎのときが初めてであった。
- b 本件所長は、カッターをえい航するのは本事故発生日が初めてであり、過去にえい航訓練を受けたことはなかった。

③ 健康状態

2.4(2)から、本件所長の健康状態は、良好であったものと考えられる。

(2) 指導員1

① 資格等

2.4から、指導員1は、小型船舶についての有効な操縦免許を有していた。

② カッターに関する経験等

2.4(2)から、指導員1は、学生時代に本件青年の家においてカッター訓練を受けたほか、県直営時の本件青年の家において非常勤職員として指導主事の下でカッター訓練の指導助手を行っていたものと考えられる。

③ 健康状態

2.4(2)から、指導員1の健康状態は、良好であったものと考えられる。

(3) 指導員3

① 資格等

2.4から、指導員3は、小型船舶についての有効な操縦免許を有していた。

② カッターに関する経験等

2.4(2)から、指導員3は、本件青年の家に関する事前引継ぎのときにカッター訓練を受けたのが初めてであったものと考えられる。

③ 健康状態

2.4(2)から、指導員3の健康状態は、良好であったものと考えられる。

(4) 指導員4

① 資格等

2.4から、指導員4は、小型船舶についての有効な操縦免許を有していた。

② カッターに関する経験等

2.4(2)及び2.16(3)から、次のとおりであったものと考えられる。

- a 指導員4は、本件青年の家に関する事前引継ぎのときにカッター訓練を受けたのが初めてであった。

b 指導員 4 は、過去にえい航訓練を受けたことがなく、カッターのえい航は本事故発生当日が初めてであった。

③ 健康状態

2.4(2)から、指導員 4 の健康状態は、良好であったものと考えられる。

3.2.2 船舶の状況

(1) A船

① 船体等の状況

2.1 及び 2.5.3 から、A船は、本事故後に引き揚げられて陸上保管された状態で左舷側ドレンプラグが紛失していたが、ハーバー内で操法訓練を行う際、指導員 3 がドレンプラグを閉めていること、とう漕中にドレン抜き付近からの湖水の流入が認められていないこと、及び左舷側ドレンプラグ穴の雌ねじ部に損傷が認められなかったことから、本事故時、左舷側ドレンプラグは閉まっていたものと考えられ、船体、舵、オール、属具等に不具合はなかったものと考えられる。

左舷側ドレンプラグは、引揚げ時、排水のために外された可能性があると考えられるが、左舷側ドレンプラグが紛失した経緯については、明らかにすることはできなかった。

② 属具等の状況

2.5.3 から、次のとおりであったものと考えられる。

A船には、本事故時、船首甲板及び船尾甲板の中央付近に一端がアイに取り付けられた長さ約 10 m、直径約 27 mm の化繊製係留索がそれぞれ置かれ、また、船尾甲板の中央付近に一端がアイに取り付けられた長さ約 25 m のロープ付アンカー（重さ約 7.5 kg）が、右舷側予備席（9 番の座席）下にあか汲み用の柄杓が置かれていた。

③ 教諭及び生徒の乗船位置及び積荷等の状況

2.1 及び 2.5.4 から、次のとおりであったものと考えられる。

a 教諭及び生徒の乗船時及び本事故時の乗船位置は、表 1 のとおりであった。

b A船には、本事故時、船尾側床面中央付近に 500 ml 入り飲料水のペットボトル 20 本が積み込まれていた。

(2) B船

2.5.3(2)から、本事故時、B船は、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなく、救命浮環等の法定備品も搭載されていたものと考えられる。

3.2.3 気象等の状況

(1) 気象及び波の状況

2.1及び2.19から、次のとおりであったものと考えられる。

① 本件訓練開始時

天気 雨、風向 東、風速 約3m/s

② カッター出発時

天気 雨、風向 東、風速 約3m/s

③ とう漕時（15時ごろ）

天気 雨、風向 南西、風速 約8～10m/s

④ 本事故発生時

天気 曇り、風向 南西、風速 約10m/s、波高 約1m

(2) 気象予報及び注意報の発表状況

① 気象予報

2.7から、本事故発生当日に本件青年の家の掲示板に記載されていた気象予報は、次のとおりであったものと考えられる。

a 08時45分ごろ発表された予報

12時から15時の間：天候 雨、東の風、風速5m/s未滿

b 12時ごろ発表された予報

12時：天候 雨、東南東の風、風速2m/s

15時：天候 雨、東の風、風速4m/s

18時：天候 雨、南南東の風、風速1m/s

② 気象注意報

2.19から、本事故の発生当日は、12時02分、静岡県遠州南に大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていた。

3.2.4 A船の特性に関する解析

(1) 復原性能等

2.20.4から、次のとおりであったものと考えられる。

事故直前状態では、基本状態に比べ、復原力の最大値が1/4以下となり、舷端没水角が35°から32°に減少していた。

(2) 被えい航特性

2.20.3から、次のとおりであったものと考えられる。

① A船は、水平状態でえい航した場合、舵を自由としても回頭しない。

② A船は、左傾斜状態でえい航した場合、舵を自由にすると右回頭して左斜航状態となり、横引き角が大きくなるにしたがい、左舷側に引かれる状

態となり、左傾斜が増加する。

③ A船は、舵を自由とした左斜航状態から左舷側の2番及び6番オールを着水させると左回頭する。

(3) 生徒等の横移動が及ぼす影響

2.20.5 から、次のとおりであったものと考えられる。

① 基本状態

A船は、基本状態では右舷側に座っていた8人が左舷側に約1m移動しても左傾斜角が約25°で静的な釣合い状態となり、左舷舷端が没水することはなく、転覆しない。

② 事故直前状態

A船は、滞留水が存在する事故直前状態では復原力が低下し、舷端没水角が32°となり、右舷側に座っていた8人のうち、3人以上が左舷側に約1m移動すれば、左舷舷端が没水して転覆する。

3.2.5 A船の滞留水及び船体傾斜等の状況

(1) 生徒等の乗船時

2.1、2.5.4及び2.20.6から、A船は、生徒等の乗船時、左舷側の人員重量が右舷側よりも約45kg重かったことから、目視では船体の傾斜が分からない状態であったが、左横傾斜角が約1.6°であったものと考えられる。

(2) えい航開始前（教諭3Bの移動前）

2.1、2.5.4、2.19、2.20.6及び3.2.3から、A船は、生徒等の乗船時からえい航開始前までに降った雨が船内左舷側に約0.23t滞留し、左舷側に約3.9°傾斜する状況にあり、さらに、波の飛沫が左舷側に滞留し、また、右舷側から風波を受けていたことから、船体が約3.9°を超えて左傾斜していたものと考えられる。

(3) えい航開始前（教諭3Bの移動後）

2.1、2.5.4、2.20.6、3.2.3及び前記(2)から、A船は、教諭3Bがえい航索を渡したのちに船首側座席の中央に座り、この状態では、左舷側に約0.5°傾斜する状況であったが、右舷側から風波を受けていたことから、約0.5°を超えて左傾斜していたものと考えられる。

(4) 被えい航中

2.1、2.19、2.20.3~5、3.2.3及び3.2.4から、A船は、被えい航中、左斜航状態となり、左舷側に引かれて左傾斜が増し、また、船首が上下に動揺する状態となり、湖水が左舷船首から連続して打ち込んで左舷側の滞留水が増加し、さらに、生徒等が左舷側の舷側や生徒等に寄りかかったり、

左舷側へずれたりして全体的に左舷側へ移動し、船体の左傾斜が増していったものと考えられる。

(5) 本事故の発生直前

2.1、2.19、2.20.3～5、3.2.3 及び 3.2.4 から、A船は、滞留水量が0.39 t、舷端没水角が32° となり、左舷舷端が湖面近くになるとともに、滞留水が船首から2列目及び3列目のスオートの左舷側に座っていた生徒の膝下付近まで達する状態になっていたものと考えられる。

3.2.6 転覆のメカニズムに関する解析

2.1、2.3、2.19、2.20.3～5 及び 3.2.3～5 から、次の過程を経て転覆したものと考えられる。

- (1) A船は、左傾斜した状態でB船により風上の南西方に向けてえい航が開始された。
- (2) A船は、前記 3.2.5(4)及び(5)のとおり、左傾斜が増すとともに、復原力が減少して本事故直前には舷端没水角が32° となった。
- (3) A船は、佐久米南方沖を南西方に向けて被えい航中、左傾斜によって左舷舷端が湖面近くになり、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動した。
- (4) A船は、このために左舷側に32° 以上傾斜したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆した。

3.2.7 カッターの訓練方法等に関する解析

(1) 中止基準を含む訓練方法等について

2.1、2.14、2.16 及び 2.17 から、本件青年の家では、カッター訓練の中止基準を含む訓練方法等については、A社に対し、前所長が県直営時に実施していたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れ、また、本件教育委員会がこれらを継承させても問題ないものと考えて何ら申し入れをしなかったことから、県営時のこれらが継承され、県直営時に本件青年の家において作成された指導マニュアル及び指導員の申伝え事項が引き続き使用されていたものと考えられる。

(2) 訓練方法

2.1、2.14(4)、2.18 及び 2.19 から、次のとおりであった。

- ① 本件青年の家においては、通常時の訓練方法と天候不良時の訓練方法とに区分してカッター訓練を実施しており、通常時の訓練方法は、指導員が乗船するカッターと自主艇とによって行われ、訓練コースは、本件青年の

家からとう漕する方向により東、西及び南の3コースが指導マニュアルで規定され、往きは風上側に、帰りは風下側に向かうコースを選定することが指導員間で申し伝えられていたものと考えられる。

- ② 自主艇は、本事故時のように引率者及び生徒のみが乗船してとう漕訓練を行うものであり、カッターに関する知識やとう漕等の経験がない場合には、緊急時、本件青年の家や引率者により適切な対応を行うことが困難となる可能性があると考えられる。
- ③ 天候不良時の訓練方法は、天気、風、湖面の状況、利用者の体力等を勘案し、ハーバー内での訓練にとどめたり、全カッターに指導員を乗船させてハーバー前面水域で訓練を行ったりすることなどが指導員間で申し伝えられていたが、指導マニュアルには規定されておらず、天候不良時の定義が明らかでなく、また、訓練方法の内容が具体的でなく、さらに、通常時と天候不良時の訓練方法の変更を決定する時機も明らかでなかったものと考えられる。
- ④ 指定管理者時の本件青年の家においては、過去、強風、波浪注意報が発表され、風速7～10m/sの場合には、東の風で中学校1年生が対象となった訓練を、東南東の風で高校1年生が対象となった訓練をハーバー前面水域で行うなどの天候不良時の訓練方法で実施したことがあったものと考えられる。
- ⑤ 指導員1は、後記3.2.8(1)のとおり、本件訓練は通常時の訓練方法で実施できるものと判断し、本件所長の承諾を得たことから、1番船から4番船までの4隻のカッターを使用し、東コースとして1番船及び2番船には指導員が乗り、A船及び4番船は自主艇とする通常時の訓練方法を選定したものと考えられる。
- ⑥ A船は、南方の風波が強まる中をとう漕し、ハーバーを出発して約30分経過した頃に指導員1から航行方向を南方に変えるように指示を受けたものの、その頃には、既に、南方からの強まった風波を受けてオールがそろわないようになるとともに、船酔いした生徒が発生してとう漕が困難になっていたが、指導員1は、初心者で体力も十分でないことが予測される生徒には、南方からの風波が強まる中での通常時の訓練方法は適当でないことに思いが至らなかったものと考えられる。
- ⑦ 指導員1は、前記③のとおり、天候不良時の訓練方法の明文規定などがないこと、前記⑥のとおり、南方からの風波が強まる中での通常時の訓練方法は適当でないことに思いが至らなかったこと、及び後記(3)のとおり、カッター訓練の中止基準に関する指導マニュアルが適切な内容となってい

なかったことから、ハーバー前面水域等における訓練方法に変更することや本件訓練を中止して帰航することができなかったものと考えられる。

- ⑧ 本件青年の家では、前記から、訓練開始前及び訓練実施中における天候不良時の訓練方法の選定は、所長及び指導員のカタター訓練、気象、湖面状況等の知識や経験に負うところが大きく、訓練の安全確保が不確実な状況であり、カタターの訓練方法に関する指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったものと考えられる。

(3) 訓練中止基準

2.1、2.7、2.14(4)及び2.15から、次のとおりであった。

- ① 訓練中止基準は、指導マニュアルに以下のとおり規定されており、訓練の実施又は中止は、指導員が利用者団体の責任者の意見を聞いた上で決定し、所長の承諾を得ることになっていたものと考えられる。

- a 暴風、強風、波浪、津波等の気象警報が発表されている場合
- b 落雷の危険が予測できる場合
- c 所長から出港を中止するように指示された場合

- ② 本件青年の家では、気象警報が発表されている場合及び落雷の危険が予想される場合は訓練を中止する基準になっていたが、これら以外の場合（気象注意報が発表されている場合及び気象警報や気象注意報が発表されていない場合）の訓練中止基準は規定されておらず、また、訓練対象者が小学生の場合の訓練中止基準は、前記に加え、県直営時から指導員間の申伝えとして、県直営時の所員会議資料では平均風速8m/s以上、最大風速10m/s以上の場合やうねりが高い場合となっていたが、引継ぎが正確に行われておらず、本件所長及び指導員1は、平均風速10m/sと誤っていたものと考えられる。

- ③ 本件青年の家では、調査した9か所の他のカタター訓練実施施設に比べ、訓練中止基準の定めが緩やかであり、前記の気象警報発表等の場合を除き、最終的に所長の判断で訓練実施の可否が決定されることになっており、所長及び指導員のカタター訓練、気象、湖面状況等の知識や経験に負うところが大きく、他のカタター訓練実施施設と比べ、訓練の安全確保が不確実な状況であり、カタター訓練の中止基準に関する指導マニュアルが適切な内容となっていなかったものと考えられる。

(4) 本件訓練におけるとう漕開始前の訓練状況

2.1及び2.14(4)から、次のとおりであったものと考えられる。

- ① 本件訓練は、本件中学校の生徒92人及び教諭6人が救命胴衣を着用して艇庫に集合したのち、13時30分ごろから開始され、本件校長も訓練

状況を見ていた。

- ② 指導員 1 は、教諭 6 人に対し、ハーバーの吹き流しで風向が東であることを確認したのち、とう漕コース（通常の東コース）、教諭の役割分担、無線機の取扱い方法等の説明を行い、その後、生徒等に対し、乗船時の座席位置及び救命胴衣の着用状況の確認を行わせ、訓練目的、落水時の姿勢、乗船時の注意事項等の説明を行った。
- ③ A 船では、教諭 3 A が操舵及び無線機の取扱いを、教諭 3 B がとう漕する際の声掛けを担当することになった。
- ④ 生徒等は、ハーバーに移動し、1 番船から 4 番船に分かれ、担当の指導員からカッターの操法等の指導を受けたが、A 船では、指導員 3 が、生徒 18 人及び教諭 2 人に対し、カッター各部の名称、オールの取扱い方法、舵の操作等の実技指導を行った。本件訓練時には、雨が降っており、カッターには、滞留水が生じていたが、カッターの滞留水の排水は、通常、訓練参加者が乗船する前に指導員が行っていたことから、訓練参加者には教えておらず、指導員 3 は教諭等に教えていなかった。

3.2.8 本件訓練実施の可否判断に関する解析

2.1、2.7、2.8、2.14(4)、2.16、2.17、2.19 及び 3.2.7 から、次のとおりであった。

- (1) 指導員 1 は、12 時ごろの気象予報において 15 時ごろが東の風、風速 4 m/s となっていたが、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表され、雨も降っていたことから、これから天候が悪化してくると予想していたものの、訓練に支障となるような気象状況ではなく、状況に応じて対応できるものと思ひ、東コースによる自主艇という通常時の訓練方法で本件訓練を実施することとし、本件中学校側の意見を求めることなく、その旨を本件所長に説明して承諾を得たものと考えられる。
- (2) 本件所長は、12 時ごろの気象予報において大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを知っていたが、15 時ごろが東の風、風速 4 m/s、18 時ごろが南南東の風、風速 1 m/s の予測となっており、また、午前中の湖面の状況が穏やかであったことから、雨が降っていたものの、本件訓練中に気象が急変することはなく、本件訓練に支障となる気象状況ではないものと思ひ、指導員 1 の説明のとおり、東コースによる自主艇という通常時の訓練方法で本件訓練を実施することを承諾したものと考えられる。
- (3) 指導員 1 は、15 時前、航行方向を南方に変えるように指示したものの、この頃には風速約 8～10 m/s となっており、前記 3.2.7(2)⑥記載のとおり、

それ以前から南方からの風波が強まっていたが、前記 3.2.7(2)⑦記載のとおり、カッター訓練の中止基準に関する指導マニュアルが適切な内容となっていなかったことなどから、本件訓練を継続したものと考えられる。

- (4) 本件青年の家は、前記 3.2.7(2)④のとおり、天候不良時の訓練方法を選定したことがあったことから、本件訓練の実施中に風向が南に変わり、天気予報とは異なる状況となっていたことを早期に把握して風向、風速及び湖面の現況を確認した上、過去に天候不良時の訓練方法を選定した際の訓練方法を参考にし、初心者で体力も十分でないことが予測される生徒による通常時の訓練方法の継続の可否について慎重に判断していれば、指導員 1 に連絡してハーバー前面水域での訓練にすることや自主艇に乗せる指導員を B 船で派遣するなどの安全性の高い訓練方法に変更することができ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

したがって、本件青年の家が、本件訓練を通常時の訓練方法で実施していたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

- (5) 教諭 1 は、事前打合せにおいて、本件青年の家から、カッター訓練は雨天の場合でも実施するが、雷が発生した場合には中止する旨の説明を受けており、本件訓練の開始前、雨が降っていたが、本件青年の家から、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを知らされておらず、この程度の雨であれば本件訓練を実施する旨の説明を受けたことから、本件訓練が実施できると思ったものと考えられる。
- (6) 本件校長は、本件青年の家から、カッター訓練は雨天の場合でも実施するが、雷が発生した場合には中止する旨の説明を受けており、本件訓練の開始前、本件青年の家から、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを知らされていなかったことから、昼食時、教諭 1 からこの程度の雨でも本件訓練は実施される旨の報告を受けて了承したものと考えられる。また、その後、湖の沖を眺めた際、かすかに白波が立つような様子が見えたことから、沖に向けて漕ぐのは危険ではないかと思ったが、艇庫内で行われた教諭への本件訓練の説明の場において指導員 1 に訓練コースについて確認した際、陸岸沿いをとう漕ぐ東コースである旨の説明を受け、天候が悪くなってもすぐに岸に避難できると考えたものと考えられる。
- (7) 本件校長及び教諭 1 は、本件青年の家から大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表されていることを知らされ、かつ、意見を求められていれば、本件訓練の中止を申し入れていた可能性があると考えられる。

以上のことから、本件訓練のように初心者であり、体力も十分でないことが予測される生徒のカッター訓練については、気象及び湖面の波等の状況に左右されるこ

とも留意し、ハーバー出発時にこれらの現況及び予報について最終確認を行って訓練方法を決定することや訓練中止基準（訓練実施中の中止基準を含む。）、天候不良時の訓練方法、訓練中における本件青年の家での気象状況の把握、それに基づく訓練継続の可否判断、訓練を中止した場合の措置等を記載するなどの指導マニュアルの見直しを行うことが必要なものと考えられる。

3.2.9 A船のえい航に関する解析

2.1、2.12、2.14(4)、2.16(3)、2.20.2~4、3.2.1及び3.2.5~6から、次のとおりであった。

- (1) B船は、本件所長が操船し、指導員4を乗せ、ハーバーを出発してA船の救助に向かい、A船のえい航を行ったが、本件所長は、3.2.1(1)②のとおり、カッターのえい航訓練を受けたこともなく、カッターをえい航して救助するのは初めてであり、カッターのえい航に関する経験がなく、かつ、知識が乏しかったことから、A船のえい航を開始する際、えい航索の取付けやA船を風上に向くようにえい航しなければならないという気持ちで精一杯であり、滞留水の排水、舵の操作方法等についての被えい航時の注意事項をA船に伝えず、また、風上に向ける進路としてえい航を開始したのと考えられる。
- (2) 本件所長は、横波を受けて本件青年の家のハーバーまで直航するのは危険と判断し、風上へ向けて航行して本件青年の家の沖まで進出したのち、変針して船尾から波を受けてハーバーへ帰航しようとしたのと考えられる。
- (3) A船は、滞留水が排水されずに左傾斜していたこと、及び後記(4)のとおり、えい航中で舵が自由に動く状態になっていたことから、B船により左斜航状態でえい航され、左舷側に引かれて左傾斜が増す状況になったのと考えられる。
- (4) 教諭3Aは、カッターの舵の操作を行うのが初めてであり、また、えい航される際、本件所長から舵の操作方法についての注意事項が伝えられなかったことから、B船によりえい航が開始された当初はティラーを操作してB船に追従するように操舵していたが、途中から舵の操作方法が分からなくなり、左手をティラーに添える程度にして舵が自由に動く状態にしていたのと考えられる。
- (5) 本件所長は、A船をえい航中、A船の船首が上下に動揺して船内に湖水が打ち込んでいるのを見て厳しい状況だと思ったが、早く帰航することを優先し、えい航を続け、前記3.2.6記載のとおり、A船が転覆したのと考えられる。
- (6) 本件所長は、①A船をえい航する際、滞留水の排水や舵の操作方法等の注

意事項をA船に伝えるか、指導員4をA船に移乗させて滞留水の排水や操舵を行わせる。②船内に湖水が打ち込んでいるのを認めた際、本件青年の家へのえい航を中止してA船の滞留水を排水させ、B船に追従するようA船に舵の操作について指示をしたのち、A船を最寄りの栈橋や浜辺までえい航して生徒等を上陸させるか、A船を錨泊させて滞留水を排水するとともに救助機関に救助を要請する。といういずれかの対応を行っていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

- (7) A社は、後記3.2.10(2)記載のとおり、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めておらず、また、本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練も行っていなかったが、これらが適切に行われていれば、本件所長が、これらに基づいて前記(6)の対応を行うことができたものと考えられ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。
- (8) A社が、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったこと、及び本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。
- (9) 本件教育委員会は、基本協定書に基づき、災害及び事故対応マニュアルをA社に整備させて報告させることとしており、A社が災害及び事故対応を定めた危機管理マニュアルを作成して報告していたが、前記(8)のとおり、危機管理マニュアルには、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等が定められていなかったものと考えられる。
- (10) 本件教育委員会は、A社に対してカッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めさせるとともに、本件青年の家に関する事前引き継ぎ時を含めてカッターのえい航訓練を行わせていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられることから、本件教育委員会がA社に対してこれらのことを行わせていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

3.2.10 事故発生時の体制について

2.1、2.10、2.14(6)及び2.16から、次のとおりであった。

- (1) 本件青年の家では、基本協定書に基づき、災害及び事故対応について定めた危機管理マニュアルが作成されており、事故発生時の体制が定められていたが、同体制は、施設の利用者がけが又は発病した場合を想定したものであり、本事故のようなカッター転覆事故を想定したカッターのえい航に関する

要領を含む救助体制等は定められていなかったものと考えられる。

- (2) A社は、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を定め、本件青年の家の職員に対して訓練を行わせるとともに、救助機関との連携を図っていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

3.2.11 A社について

2.14～16、2.17(1)及び3.2.9から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A社は、前所長から県直営時に本件青年の家において実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れられ、また、本件教育委員会からはこれらに関する申入れが何らなかったことから、1年目は県直営時に実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等でカッター訓練を行うこととし、2年目から変えるべき点は変えていく方針で臨んでいた。
- (2) A社は、カッター訓練等の本件青年の家における活動の安全対策については、今まで運営を行っていた施設側が一番ノウハウを持っていることから、それを継承すればよいものと判断し、カッター訓練等の活動について安全面からの検討を行わなかった。
- (3) 前記(1)及び(2)から、A社は、県直営時に本件青年の家において定められた指導マニュアルや指導員間の申伝えを継承して本件青年の家で使用した。

3.2.12 本件教育委員会について

2.14、2.16(4)、2.17及び3.2.10から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本件教育委員会は、県直営時の本件青年の家の管理及び運営は所長の権限により行われるものであるが、必要に応じて連絡、指導助言及び援助を行える立場にあった。
- (2) 本件教育委員会は、所掌施設で行われている活動の概要については把握していたが、具体的な実施方法や安全対策については把握しておらず、活動に対する指導を行っていなかった。
- (3) 本件教育委員会は、本件青年の家を指定管理者制に移行させる際、専ら指定管理者への移行手続きに関する事務を担当し、本件青年の家に関する事前引継ぎの事務は本件青年の家に担当させていた。
- (4) 前記(1)及び(2)から、本件教育委員会は、本件青年の家を指定管理者制に

移行させる際、県直営時に実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等について熟知していなかった。

- (5) 前所長は、指定管理者制に移行されれば、本件青年の家のカッター訓練が営利目的で実施されるのではないかと思い、本件教育委員会に対して県直営時に実施しているカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を指定管理者に継承させるように申し入れた。
- (6) 前所長は、A社に対して県直営時に実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れるとともに、この旨を本件教育委員会に報告した。
- (7) 本件教育委員会は、これまで大きな事故が発生していなかったことから、県直営時に実施しているカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等をA社に継承させても問題はないと判断し、A社に対してこれらに関する申入れを何らせず、前所長がA社に対して行った申入れを追認した。
- (8) 前記(5)～(7)から、本件教育委員会は、県直営時に実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等をA社に継承させた。
- (9) 本件教育委員会は、基本協定書に基づき、災害及び事故対応マニュアルをA社に整備させて報告させることとしており、A社が、災害及び事故対応を定めた危機管理マニュアルを作成して報告していたが、前記3.2.10(1)のとおり、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったものの、前記のとおり、本件青年の家でのカッター訓練の安全対策を把握しておらず、また、これまで大きな事故が発生していなかったことから、このような体制等を定めるよう指示を行わなかった。

3.2.13 事故発生に関する解析

2.1、2.14(4)、2.16(4)～(6)、2.17(1)、2.19、3.1.1及び3.2.5～12から、次のとおりであった。

- (1) A船は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、本件青年の家における本件中学校の野外活動授業に使用され、生徒18人、教諭3A及び教諭3Bを乗船させ、14時30分ごろ本件青年の家のハーバーを出発して浜名湖北岸沿いに東方へ向けてとう漕訓練を開始したものと考えられる。
- (2) 本件所長及びリーダーである指導員1は、12時ごろの気象予報で気象注意報が発表されていたことを知っていたが、15時には東の風、風速4m/sの予測であったので、本件訓練に支障となる気象状況ではないものと思い、

通常時の訓練方法を選定して東コースとし、自主艇を交えた訓練を実施したものと考えられる。

- (3) A船は、生徒等の乗船時、左舷側の人員重量が重かったため左舷側に傾斜していたが、とう漕中、船内に入った雨水や波の飛沫が左舷側に溜まって左舷側への傾斜が増していったものと考えられる。
- (4) A船は、東進中、15時前、指導員1から航行方向を南方に変えるように指示されたが、南方からの風波が次第に強まり、オールが揃わないようになるとともに、船酔いした生徒が発生したことから、とう漕が困難となり、15時05分ごろ指導員1を介して本件青年の家に救助を要請したものと考えられる。
- (5) 指導員1は、航行方向を南方に変えるように指示したものの、この頃には風速約8～10m/sとなっており、それ以前から南方からの風波が強まっていたが、カッター訓練の中止基準及び訓練方法に関する指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったことなどから、本件訓練を継続し、A船が、オールが揃わないようになるとともに、船酔いした生徒が発生したことから、とう漕が困難となったものと考えられる。
- (6) 本件青年の家では、強風、波浪注意報が発表され、風速7～10m/sの場合には天候不良時の訓練方法を選定したことがあったことから、本件訓練の実施中に風向が南に変わり、天気予報とは異なる状況となっていたことを早期に把握して風向、風速及び湖面の現況を確認した上、過去に天候不良時の訓練方法を選定した際の訓練方法を参考にし、初心者で体力も十分でないことが予測される生徒による通常時の訓練方法の継続の可否について慎重に判断していれば、指導員1に連絡してハーバー前面水域での訓練にすることや自主艇に乗せる指導員をB船で派遣するなどの安全性の高い訓練方法に変更することができ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。
したがって、本件青年の家が、本件訓練を通常時の訓練方法で実施していたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。
- (7) 本件所長は、指導員4と共にB船に乗船し、B船を操船してA船の救助に向かったものと考えられる。
- (8) A船は、オールをかい休めの状態として漂泊中、15時15分ごろB船と会合し、指導員4の指示により、教諭3Bが左舷船尾側から船首側に移動して船首部に取り付けられていた係留索をB船に渡し、船首側座席の中央に位置したが、右舷側から風波を受けていたことから、約0.5°を超えて左傾斜していたものと考えられる。
- (9) 本件所長は、カッターのえい航に関する経験がなく、かつ、知識が乏し

かったことから、A船のえい航を開始する際、えい航索の取付けやA船を風上に向くようにえい航しなければならないという気持ちで精一杯であり、滞留水の排水、えい航時の舵の操作方法等についての被えい航時の注意事項をA船に伝えず、また、風上に向ける進路としてえい航を開始したものと考えられる。

(10) 本件所長は、横波を受けて本件青年の家のハーバーまで直航するのは危険と判断し、風上へ向けて航行して本件青年の家の沖まで進出したのち、変針して船尾から波を受けてハーバーへ帰航しようとしたものと考えられる。

(11) 教諭3 Aは、カッターの舵の操作を行うのが初めてであり、また、えい航される際、本件所長から舵の操作方法についての注意事項が伝えられなかったため、B船によりえい航が開始された当初はティラーを操作してB船に追従するように操舵していたが、途中から舵の操作方法が分からなくなり、左手をティラーに添える程度にして舵が自由に動く状態にしていたものと考えられる。

(12) A船は、滞留水が排水されずに左傾斜していたこと、及び前記(11)のとおり、えい航途中で舵が自由に動く状態になっていたことから、B船により左斜航状態で風上に向けてえい航され、左舷側に引かれて左傾斜が増す状況になったものと考えられる。

(13) A船は、被えい航中、左斜航状態による左傾斜が増し、また、船首が上下に動揺し、湖水が左舷船首側から連続して打ち込み、左舷側の滞留水が増加するとともに、生徒等が左舷の舷側や左舷側の生徒等に寄りかかったりして全体的に左舷側へ移動し、左傾斜が増していったものと考えられる。

(14) 本件所長は、A船をえい航中、A船の船首が上下に動揺して船内に湖水が打ち込んでいるのを認めたが、早く帰航することを優先し、えい航を続けたものと考えられる。

(15) A船は、佐久米南方沖を南西進中、左傾斜により左舷舷端が湖面近くになり、左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動したものと考えられる。

(16) A船は、左舷側に32°以上傾斜したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したものと考えられる。

(17) 本件所長は、①A船をえい航する際、滞留水の排水や舵の操作方法等の注意事項をA船に伝えるか、指導員4をA船に移乗させて滞留水の排水や操舵を行わせる。②船内に湖水が打ち込んでいるのを認めた際、本件青年の家へのえい航を中止してA船の滞留水を排水させ、B船に追従するようA船に舵の操作について指示をしたのち、A船を最寄りの栈橋や浜辺までえい航して

生徒等を上陸させるか、A船を錨泊させて滞留水を排水するとともに救助機関に救助を要請する。といういずれかの対応を行ってれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

(18) A社は、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めておらず、また、本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていなかったが、これらが適切に行われていれば、本件所長が、これらに基づいて前記(17)の対応を行うことができたものと考えられ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

(19) A社が、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったこと、及び本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(20) 本件教育委員会は、基本協定書に基づき災害及び事故対応マニュアルをA社に整備させて報告させることとしており、A社は危機管理マニュアルを作成して報告していたが、危機管理マニュアルには、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等が定められていなかったものと考えられる。

(21) 本件教育委員会は、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めさせるとともに、本件青年の家に関する事前引き継ぎ時を含めてカッターのえい航訓練を行わせていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられることから、本件教育委員会がA社に対してこれらのことを行わせていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(付図4 VTA分析、付図5 なぜなぜ分析 参照)

3.3 救助活動に関する解析

(1) B船による救助

2.1及び2.4から、次のとおりであったものと考えられる。

- ① B船は、本事故後、A船から離れて流されていた生徒8人及び教諭2人計10人を救助したが、乗船者数が定員数に達し、また、救助した生徒等が精神的なショックを受けたようであったことから、本件所長の指示で本事故の発生場所に留まらずに指導員4が操船して本件青年の家に戻った。
- ② 本件所長は、A船につかまっていた生徒が流されないようにするため、湖面に飛び込み、A船につかまっていた生徒6人を船底上に乗せたのち、生徒から船内にまだ生徒が閉じ込められているという話を聞いたことから、救命

胴衣を着用した状態で船内に潜り、薄暗がりの中、生徒3人の頭を確認し、3人を1人ずつ船外に救出してA船の船底上に乗せた。

- ③ 本件所長は、生徒からまだ1人が船内に閉じ込められているかもしれないと聞いたが、再び潜ると出て来られないほどに体力が消耗していると感じ、また、陸側から消防車のサイレンの音が聞こえたことから、9人の生徒と共にA船の船底上で救助を待つことにした。

(2) 救助機関による救助

2.1、2.9、2.11及び2.14(4)から、次のとおりであった。

- ① 浜松市消防局は、15時31分ごろ本件青年の家からの119番通報を受けて本件消防及び水難救助隊に出動を命じるとともに、15時35分ごろ警察署に同内容を通報し、警備艇の出動を要請したものと考えられる。
- ② 本件消防は、15時40分ごろ本事故現場付近の沿岸に到着して消防指揮所を開設するとともに資機材等の準備を行ったのち、16時09分ごろ簡易潜水器具を装着した水難救助隊の3人をゴムボートでA船に向かわせたものと考えられる。
- ③ 警備艇及び警察からの要請によって来援した民間救助艇は、16時05分ごろ本事故現場に到着してA船に乗っていた生徒等の救助を試みたが、風波が強くて接近することができず、後から来た水難救助隊のゴムボートにA船の救助を任せ、来援したもう1隻の警備艇と共に、本事故の発生場所付近で錨泊していた1番船、2番船及び4番船の救助に当たったものと考えられる。
- ④ 本件消防は、16時11分ごろ警察からA船に行方不明者が1人いる模様との情報を入手したものと考えられる。
- ⑤ 本件消防は、16時15分ごろ利用者名簿を入手したが、同名簿に記載されていた生徒等の氏名が部屋別、男女別に記載されていたこと、教諭3Aが精神的なショックを受けていて同人からA船の話が聞けなかったこと、並びに警備艇等で救助活動が行われている中、1番船、2番船及び4番船に対して乗船している生徒等の氏名を個々に聞くことが難しい状況であったことから、利用者名簿からA船に乗船していた生徒等を特定することはできないと判断したものと考えられる。
- ⑥ 本件消防は、指導員3からの聞き取り調査により、A船に生徒18人及び教諭2人の計20人が乗船していたが、生徒8人及び教諭2人の計10人が救助され、転覆船には生徒10人及び本件所長の計11人が残っていることを知り、さらに、指導員3に依頼して無線機で1番船、2番船及び3番船に乗船している生徒等の人員数及び船内の状況等を確認したものと考えられる。
- ⑦ 水難救助隊は、16時18分ごろ、A船の船底に乗っていた生徒9人及び

本件所長のうち生徒4人をゴムボートに移乗させ、隊員1人を残し、消防指揮所に無線で4人救助、残り7人という報告を行って出発地に向かったものと考えられる。

- ⑧ 本件消防は、警察からA船に行方不明者1人がいるとの情報を得ていたが、一方、指導員3からA船に生徒等11人が取り残されているという情報を得ており、水難救助隊から4人救助、残り7人との報告を受けたことから、行方不明者はいないものと判断したのと考えられる。
- ⑨ 水難救助隊は、残り7名という報告の中にA船に残した隊員1人を含めて報告したのと考えられる。
- ⑩ 本件消防は、水難救助隊がA船に残した生徒等の人数を正確に報告していれば、行方不明者1人がいることを早期に確認できたのと考えられる。
- ⑪ 本件消防は、16時28分ごろ水難救助隊からゴムボートが風に圧流されて出発地に戻れなくなったという報告を受けたことから、16時30分ごろ水上オートバイの手配を行ったのと考えられる。
- ⑫ 本件消防は、16時32分ごろ水難救助隊から北側の高速道路沿いの防波堤に着岸する際に消波ブロックと接触してゴムボートが破損したという報告を受けたのと考えられる。
- ⑬ 本件消防は、ゴムボートが破損したことから、水上オートバイが到着した16時56分ごろまでA船へ救助に向かう手段を失ったのと考えられる。
- ⑭ 本件消防は、初動の段階からゴムボートの他に機動性の高い水上オートバイを準備していれば、また、マリーナ等と水難救助に関する協力体制を構築していれば、A船へ救助に向かう手段を失うことはなかった可能性があるのと考えられる。
- ⑮ 本件消防は、警察から、16時38分ごろ再び行方不明者が1人いるという情報を得たのち、16時53分ごろ乗船者名簿を入手したのと考えられる。
- ⑯ 1番船、2番船及び4番船は、民間救助艇及び警備艇2隻にえい航等され、2番船が16時47分ごろ、4番船が17時00分ごろ、1番船が17時16分ごろ本件ホテル北側の浜辺に到着したのと考えられる。
- ⑰ 民間救助艇は、2番船のえい航作業を終えたのちに再びA船へ向かい、17時前、A船に残されていた生徒5人及び本件所長の計6人を乗船させ、本件ホテルまで搬送したのと考えられる。
- ⑱ A船に残った水難救助隊の隊員は、生徒等が民間救助艇に救助されて出発地へ戻る際、本件所長から船内に生徒1人が閉じ込められているかもしれないので捜索してほしいという申し入れを受け、装着している装備で認められた

搜索方法により船内に入らずに周囲から船内を手探りするなどして搜索を実施したが、行方不明者を発見することはできなかったものと考えられる。また、無線機を保有していなかったことから、船内に生徒1人が閉じ込められているかもしれないということを消防指揮所に報告することができなかったものと考えられる。

なお、本件所長は、水難救助隊がゴムボートでA船の救助に来た際、隊員に転覆した船内に生徒が1人閉じ込められているかもしれないので搜索してほしいと申出を行ったが、浜松市消防局では、その事実は確認することができなかった。

- ⑲ 本件消防は、17時前、警察からの情報、民間救助艇で救助された生徒5人及び本件所長の話及びA船から救助された生徒等の人数から、行方不明者が1人いることを確認したものと考えられる。
- ⑳ 本件消防は、17時00分ごろ水難救助隊に対してA船の船内搜索を指示したものと考えられる。
- ㉑ 水難救助隊は、17時15分ごろ、簡易潜水器具を装備した水難救助隊2人が、A船に向かい、周囲から手探りするなどして船内搜索を実施したが、波によるA船の船体動揺が激しく、また、水中の透明度が悪く、十分な搜索ができなかったことから、陸上に戻り、17時38分ごろ装備をスキューバに替えてA船に向かい、再び搜索を実施したところ、51分ごろ行方不明となっていた生徒16をA船の船尾付近で発見したものと考えられる。
- ㉒ 本件消防は、水難救助隊に対してA船の船内搜索を指示する際、当初からスキューバを装着させて搜索させていれば、より早期に行方不明者を発見できた可能性があると考えられる。
- ㉓ 本件消防は、17時25分ごろ乗船者名簿を基に行方不明者の身元の特定ができたものと考えられる。
- ㉔ 本件消防は、本件青年の家が乗船者名簿を作成していれば、乗船者名簿を基にA船から救助した生徒等の氏名を確認でき、また、水難救助隊員がA船に残した生徒等の人数を正確に報告していれば、早い段階で行方不明者が発生していることに気付くことができ、より早期にA船の船内搜索が実施された可能性があると考えられる。
- ㉕ 本件消防は、初動の段階からゴムボートの他に機動性の高い水上オートバイを準備し、16時11分ごろに警察から行方不明者の情報を得たとき、又は、前記㉑記載のときからスキューバを装備させて出動させていれば、より早期に行方不明者を発見できた可能性があると考えられる。

4 結 論

4.1 分析の要約

(1) 事故発生に至る経過

① A船は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、本件青年の家における本件中学校の野外活動授業に使用され、生徒18人、教諭3A及び教諭3Bを乗船させ、本件青年の家のハーバーを出発し、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇としてとう漕を開始したものと考えられる。

なお、本件訓練では、カッター4隻が使用されていたものと考えられる。

② A船は、浜名湖北岸沿いに東進中、南方からの風波が次第に強まり、オールが揃わないようになるとともに船酔いした生徒が発生したことから、とう漕が困難となって指導員1を介して本件青年の家に救助を要請したものと考えられる。

③ A船は、生徒等の乗船時、左舷側の人員重量が重かったことから、左舷側に傾斜して雨水が左舷側に滞留しており、とう漕中にも雨水や波の飛沫が船内に入って左舷側に滞留し、左傾斜が増していたが、教諭3Bが、本件所長が操船するB船にえい航されるためにA船の船首部の係留索をB船に渡したのち、左舷船尾側から船首側座席の中央に移動したものの、右舷側から風波を受けていたことから、約 0.5° を超えて左傾斜していたものと考えられる。

④ A船は、滞留水が排水されずに左傾斜の状態であったこと、及びえい航途中から舵が自由に動く状態となっていたことから、B船により左斜航状態で風上に向けてえい航中、左舷側に引かれて左傾斜が増す状況になったものと考えられる。

⑤ A船は、佐久米南方沖を南西進中、左斜航状態による左傾斜が増し、また、船首が上下に動揺して湖水が左舷船首側から連続して打ち込み、左舷側の滞留水が増加するなどして左傾斜が増して左舷舷端が湖面近くになり、左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動したことから、左傾斜が 32° 以上となり、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したものと考えられる。

(2) A船の被えい航特性等について

① A船は、事故直前状態においては、復原力が減少し、舷端没水角が 32° となり、右舷側に座っていた生徒8人のうち3人以上が左舷側に約1m移動すれば、左舷舷端が没水して転覆する状況にあったものと考えられる。

- ② A船は、左傾斜状態でえい航された場合、舵を自由にすると右回頭して左斜航状態となり、左舷側に引かれて左傾斜が増す状況になったものと考えられる。
- ③ A船は、舵を自由とした左斜航状態から左舷側の2番及び6番オールを着水させると左回頭する状況になったものと考えられる。
- (3) カッター訓練の中止基準及び訓練方法について
- ① 本件青年の家では、気象警報が発表されている場合及び落雷の危険が予想される場合を除き、カッター訓練の中止基準は定められておらず、他のカッター訓練実施施設に比べ、訓練中止基準に関する指導マニュアルが適切な内容となっていなかったものと考えられる。
- ② 本件青年の家では、天候不良時の訓練方法や訓練コースの選定時機等に関する訓練方法についての指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったものと考えられる。
- ③ このため、天候不良時の訓練方法は、本件所長及び指導員のカッター訓練等に関する知識や経験に負うところが大きく、他のカッター訓練実施施設と比べ、訓練の安全確保が不確実な状況であり、また、自主艇は、本事故のように引率者及び生徒のみが乗船しており、カッターに関する知識やとう漕等の経験がない場合には、緊急時、本件青年の家や引率者により適切な対応を行うことが困難となる可能性があると考えられる。
- ④ 本件青年の家は、1番船～4番船までの4隻のカッターを使用し、A船を自主艇とする通常時の訓練方法で訓練を行い、A船は、後記(4)②のとおり、南方からの風波が次第に強まっていたが、本件訓練が継続されたことから、オールが揃わないようになるとともに、船酔いした生徒が発生してとう漕が困難となったものと考えられる。
- (4) 本件訓練実施の可否判断について
- ① 本件所長及び指導員1は、12時ごろの気象予報で気象注意報が発表されていたことを知っていたが、15時には東の風、風速4m/sの予測であったので、本件訓練に支障となる気象状況ではないものと思い、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇を交えた訓練方法で本件訓練を実施したのと考えられる。
- ② 指導員1は、15時前、航行方向を南方に変えるように指示したものの、この頃には風速約8～10m/sとなっており、それ以前から、A船は、南方からの風波が次第に強まっていたが、カッター訓練の中止基準に関する指導マニュアルが適切な内容となっていなかったことなどから、本件訓練を継続したのと考えられる。

③ 本件青年の家では、強風、波浪注意報が発表され、風速7～10m/sの場合には天候不良時の訓練方法を選定したことがあったことから、本件訓練の実施中に風向が南に変わり、天気予報とは異なる状況となっていたことを早期に把握して風向、風速及び湖面の現況を確認した上、過去に天候不良時の訓練方法を選定した際の訓練方法を参考にし、初心者で体力も十分でないことが予測される生徒による通常時の訓練方法の継続の可否について慎重に判断していれば、指導員1に連絡してハーバー前面水域での訓練にすることや自主艇に乗せる指導員をB船で派遣するなどの安全性の高い訓練方法に変更することができ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

したがって、本件青年の家が、本件訓練を通常時の訓練方法で実施していたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(5) A船のえい航について

① 本件所長は、カッターのえい航に関する経験がなく、かつ、知識が乏しかったことから、A船のえい航を開始する際、えい航索の取付けやA船を風上に向くようにえい航しなければならないという気持ちで精一杯であり、滞留水の排出、舵操作方法等についての被えい航時の注意事項をA船に伝えず、また、風上に向ける進路にしてえい航を開始したものと考えられる。

② 本件所長は、横波を受けて本件青年の家のハーバーまで直航するのは危険と判断し、風上へ向けて航行して本件青年の家の沖まで進出したのち、ハーバーへ帰航しようとしたが、滞留水を排水させなかったことなどから、A船を左斜航状態でえい航したものと考えられる。

③ 本件所長は、A船をえい航中、A船の船首が上下に動揺して船内に湖水が打ち込んでいるのを認めたが、早く帰航することを優先し、えい航を続けたものと考えられるが、④A船をえい航する際、滞留水の排水や舵の操作方法等の注意事項をA船に伝えるか、指導員4をA船に移乗させて滞留水の排水や操舵を行わせる。⑤船内に湖水が打ち込んでいるのを認めた際、本件青年の家へのえい航を中止してA船の滞留水を排水させ、B船に追従するようA船に舵の操作について指示をしたのち、A船を最寄りの栈橋や浜辺までえい航して生徒等を上陸させるか、A船を錨泊させて滞留水を排水するとともに救助機関に救助を要請する。といういずれかの対応を行っていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

④ A社は、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めておらず、また、本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練も行っていなかったが、これらが適切に行われていれば、本件所長が、これらに基づいて前記③の対応を行うことができ

たものと考えられ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

したがって、A社が、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったこと、及び本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていないことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

- ⑤ 本件教育委員会は、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めさせるとともに、本件青年の家に関する事前引継ぎ時を含めてカッターのえい航訓練を行わせていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられることから、本件教育委員会がA社に対してこれらのことを行わせていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(6) 事故発生時の体制について

- ① 本件青年の家では、基本協定書に基づいて危機管理マニュアルが定められていたが、施設利用者のけが等を想定したものであり、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等は定められていなかったものと考えられる。

- ② A社は、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を定め、本件青年の家の職員に対して訓練を行わせるとともに、救助機関との連携を図っていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

(7) A社について

- ① A社は、前所長から県直営時に本件青年の家において実施されていたカッターの中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れられ、また、本件教育委員会からはこれらに関する申入れが何らなかったことから、1年目は県直営時に実施されていた中止基準を含む訓練方法等でカッター訓練を行うこととし、安全対策についても、県直営時に本件青年の家で実施されていた対策を継承すればよいものと思われ、カッター訓練について、安全面からの検討を行わなかったものと考えられる。

- ② A社は、前記①から、県直営時に本件青年の家において定められていた指導マニュアルや指導員間の申伝えを継承して使用していたものと考えられる。

(8) 本件教育委員会について

- ① 本件教育委員会は、本件青年の家を指定管理者制に移行させる際、本件青年の家でのカッター訓練の安全対策を把握しておらず、また、これまで大きな事故が発生していなかったことから、県直営時に実施しているカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等をA社に継承させても問題はないと判断し、

A社に対し、これらに関する申入れを何らせず、県直當時に本件青年の家において実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承させたものと考えられる。

- ② 本件教育委員会は、基本協定書に基づき、災害及び事故対応マニュアルをA社に整備させて報告させることとしており、A社が、災害及び事故対応を定めた危機管理マニュアルを作成して報告していたが、前記(6)①のとおり、カッターのえい航に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったものの、前記①から、このような体制等を定めるよう指示を行わなかったものと考えられる。

(9) 救助活動について

① B船による救助

- a B船は、本事故後、A船から離れて流されていた生徒8人及び教諭2人を救助して乗船定員に達し、また、救助した生徒等が精神的ショックを受けていたようであったことから、本件所長の指示で本件青年の家に戻ったものと考えられる。
- b 本件所長は、A船につかまっていた生徒6人をA船の船底上に乗せ、また、船内に閉じ込められていた生徒3人を確認して船外に救出して船底上に乗せたが、体力の消耗から生徒9人と共に船底上で救助を待つことにしたものと考えられる。

② 救助機関等による救助

- a 本件青年の家からの通報により、本件消防、水難救助隊、警察及び民間救助艇による救助活動が行われたものと考えられる。
- b A船については、水難救助隊のゴムボートが、16時18分ごろ、船底上に乗っていた生徒9人のうち4人を救助し、生徒5人、本件所長及び隊員1人を残して陸岸に向かったが、この際、救助4人、残り7人との報告を本件消防に行ったものと考えられる。
- c 本件消防は、16時11分ごろ警察から行方不明者が1人いる模様との情報を得ていたが、一方、A船に生徒10人及び本件所長の計11人が残っているとの情報を得ていたことから、水難救助隊からの報告を受けて行方不明者はいないものと判断したものと考えられる。
- d 本件消防は、ゴムボートが風に圧流されて出発地に戻れなくなったことから、16時30分ごろ水上オートバイを手配したものと考えられる。
- e A船に残っていた生徒5人と本件所長は、17時前に民間救助艇によって救助されたが、本件所長は、生徒1人が船内に閉じ込められている可能性があったことから、A船を離れる際、船内搜索をA船に残る水難救助隊

員に要請し、隊員は装着している装備で認められた搜索方法で船内に入らずに周囲から船内を手探りするなどして搜索を実施したが、行方不明者は発見できず、また、無線機を携行していなかったことから、行方不明者の情報を本件消防に報告できなかったものと考えられる。

なお、本件所長は、水難救助隊がゴムボートでA船の救助に来た際、隊員に転覆した船内に生徒が1人閉じ込められているかもしれないので搜索してほしいと申出を行ったが、浜松市消防局では、その事実は確認することができなかった。

f 本件消防は、17時前、警察等の情報から行方不明者が1人いることを確認し、水難救助隊員が簡易潜水器具を装備して17時15分ごろ、A船に向かい、周囲から手探りするなどして船内搜索を行ったが、波によるA船の船体動揺が激しく、また、透明度が悪いことなどから、十分な搜索ができず、装備をスキューバに変え、17時38分ごろ再び船内搜索を行ったところ、17時51分ごろ生徒16人を船尾付近で発見し、病院に搬送したが、死亡が確認されたものと考えられる。

g 本件消防は、本件青年の家が乗船者名簿を作成し、また、水難救助隊がA船に残した生徒等の人数を正確に報告していれば、早い段階で行方不明者が発生していることに気付き、より早期にA船の船内搜索が実施された可能性があると考えられる。また、初動の段階から機動性の高い水上オートバイを準備し、16時11分ごろに警察から行方不明者の情報を得たとき、又は、17時00分ごろに船内搜索を指示したときからスキューバを装備させて出動させていけば、より早期に行方不明者を発見できた可能性があると考えられる。

(10) 事故発生の要因

① A船は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、本件青年の家における本件中学校の野外活動授業に使用され、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇として浜名湖北岸沿いにとう漕訓練を行っていた際、風波が強まってとう漕が困難となり、本件所長が、B船で救助に赴き、A船を左斜航状態で、また、湖水がA船の左舷船首側から連続して打ち込む状態でえい航したことから、佐久米南方沖を南西進中、滞留水が増加するなどして左傾斜が増したことで左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動して左傾斜が更に増したので、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したものと考えられる。

② 本件所長は、カッターのえい航に関する経験がなく、かつ、知識が乏し

かったので、A船のえい航を開始する際、えい航索の取付けやA船を風上に向くようにえい航しなければならないという気持ちで精一杯であり、滞留水の排水、舵の操作方法等についての被えい航時の注意事項をA船に伝えず、また、風上に向ける進路としてえい航したことから、A船を左斜航状態で、また、湖水がA船の左舷船首側から連続して打ち込む状態でえい航したものと考えられる。

- ③ 本件所長及びリーダーである指導員1は、12時ごろの気象予報で気象注意報が発表されていることを知っていたが、15時には東の風、風速4m/sの予測であったので、本件訓練に支障となる気象状況ではないものと思い、A船が、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、本件訓練に使用され、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇として訓練が実施されたものと考えられる。
- ④ 本件青年の家が、本件訓練を通常時の訓練方法で実施していたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。
- ⑤ A船は、本件青年の家では、気象注意報が発表された場合のカッター訓練の中止基準が指導マニュアルに規定されていなく、指導マニュアルが適切な内容となっておらず、また、天候不良時や訓練コース選定時機等に関する訓練方法についての指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったことなどから、南方からの風波が次第に強まっていたが、本件訓練が継続され、オールが揃わないようになるとともに、船酔いした生徒が発生してどう漕が困難となったものと考えられる。
- ⑥ A社は、本件青年の家が指定管理者制に移行される際、前所長から県直営時に本件青年の家において実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れられ、また、本件教育委員会からはこれらに関する申入れが何らなかったので、1年目は県直営時に本件青年の家において実施されていた中止基準を含む訓練方法等でカッター訓練を行うこととし、さらに、安全対策についても県直営時に本件青年の家において実施されていた対策を継承すればよいと思い、カッター訓練について、安全面の検討を行わず、県直営時に本件青年の家において定められていた指導マニュアルや指導員間の申伝えを継承したことから、気象注意報が発表された場合の訓練中止基準が指導マニュアルに規定されておらず、天候不良時や訓練コース選定時機等に関する訓練方法についても指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったものと考えられる。
- ⑦ A社は、カッターのえい航救助に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めておらず、また、本件青年の家の

職員に対してカッターのえい航訓練を行っていないと考えられる。

これらから、本件所長は、カッターのえい航に関する経験がなく、また、知識が乏しかったものと考えられる。

⑧ A社が、カッターのえい航救助に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったこと、及び本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていないことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

⑨ 本件教育委員会が、A社に対してカッターのえい航救助に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めさせておらず、また、本件青年の家に関する事前引継ぎ時を含めてカッターのえい航訓練を行わせていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(付図6 事故発生に至る要因 (まとめ) 参照)

4.2 原因

本事故は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、A船が、本件青年の家における本件中学校の野外活動授業に使用され、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇として浜名湖北岸沿いにとう漕訓練を行っていた際、風波が強まってとう漕が困難となり、本件所長が、B船で救助に赴き、A船を左斜航状態で、また、湖水がA船の左舷船首側から連続して打ち込む状態でえい航したため、佐久米南方沖を南西進中、滞留水が増加するなどして左傾斜が増したことで左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動して左傾斜が更に増したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したことにより発生したものと考えられる。

- (1) 本件所長が、A船を左斜航状態で、また、湖水がA船の左舷船首側から連続して打ち込む状態でえい航したのは、カッターのえい航に関する経験がなく、かつ、知識が乏しかったことから、A船のえい航を開始する際、えい航索の取付けやA船を風上に向くようにえい航しなければならないという気持ちで精一杯であり、滞留水の排水、舵の操作方法等についての被えい航時の注意事項をA船に伝えず、また、風上に向ける進路としたことによるものと考えられる。
- (2) A船が大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、本件訓練に使用され、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇として訓練が実施されたのは、本件所長及びリーダーである指導員1が、12時ごろの気象予報で気象注意報が発表されていることを知っていたが、15時には東の風、風速4 m/s の予報であったので、本件訓練に支障となる気象状況でないと思っ

たことによるものと考えられる。

(3) 本件青年の家が、本件訓練を通常時の訓練方法で実施していたことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(4) A船がとう漕が困難となったのは、本件青年の家では、気象注意報が発表された場合の訓練中止基準が指導マニュアルに規定されてなく、指導マニュアルが適切な内容となっておらず、また、天候不良時や訓練コース選定時機等に関する訓練方法についての指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったことなどから、南方からの風波が次第に強まっていたが、本件訓練が継続され、オールが揃わないようになるとともに、船酔いした生徒が発生したことによるものと考えられる。

(5) 気象注意報が発表された場合の訓練中止基準が指導マニュアルに規定されてなく、指導マニュアルが適切な内容となっておらず、また、天候不良時や訓練コース選定時機等に関する訓練方法についての指導マニュアル等が適切な内容となっていなかったのは、

① A社が、本件青年の家が指定管理者制に移行される際、前所長から県直営時に本件青年の家において実施されていたカッター訓練の中止基準を含む訓練方法等を継承するように申し入れられ、また、本件教育委員会からはこれらに関する申入れが何らなかったことから、1年目は県直営時に本件青年の家において実施されていた中止基準を含む訓練方法等でカッター訓練を行うようにしたこと

② A社が、安全対策についても県直営時に本件青年の家において実施されていた対策を継承すればよいと思ひ、カッター訓練について、安全面の検討を行わず、県直営時に本件青年の家において定められていた指導マニュアルや指導員間の申伝えを継承していたこと

によるものと考えられる。

(6) A社が、カッターのえい航救助に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めておらず、また、本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていなかったことから、本件所長は、カッターのえい航に関する経験がなく、かつ、知識が乏しかったものと考えられる。

(7) A社が、カッターのえい航救助に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めていなかったこと、及び本件青年の家の職員に対してカッターのえい航訓練を行っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

(8) 本件教育委員会が、A社に対してカッターのえい航救助に関する要領を含む

カッター事故を想定した救助体制等を危機管理マニュアルに定めさせておらず、また、本件青年の家に関する事前引継ぎ時を含めてカッターのえい航訓練を行わせていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

5 勸告

本事故は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、カッター（以下「A船」という。）が、静岡県立三ヶ日青年の家（以下「本件青年の家」という。）における中学校の野外活動授業に使用され、通常の訓練方法である東コースによる指導員が乗船していない自主艇として浜名湖北岸沿いにとう漕訓練を行っていた際、風波が強まってとう漕が困難となり、本件青年の家の所長が、モーターボートで救助に赴き、A船を左斜航状態で、また、湖水がA船の左舷船首側から連続して打ち込む状態でえい航したため、佐久米南方沖を南西進中、滞留水が増加するなどして左傾斜が増したことで左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動して左傾斜が更に増したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したことにより発生したものと考えられる。

このことから、当委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、本件青年の家でのカッター訓練に係る活動の安全を確保するため、株式会社小学館集英社プロダクション及び静岡県教育委員会に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、以下のとおり勧告する。

(1) 株式会社小学館集英社プロダクション

- ① 本件青年の家におけるカッター訓練の訓練中止基準及び訓練方法が、訓練参加者の経験等を踏まえたものとなるよう見直しを行い、次に掲げる事項を指導マニュアルに定めること。
 - a 気象注意報発表時の訓練中止基準
 - b 気象警報及び気象注意報発表時以外の天候不良時の訓練中止基準
 - c 天候不良時の訓練方法
 - d 訓練実施の可否及び訓練方法の決定時機（訓練中を含む。）
 - e 訓練実施中に訓練を中止した場合の措置
 - f 訓練における安全対策（警戒船の配置及び任務、気象情報の常時把握、カッターえい航時の措置等）
- ② カッターのえい航救助に関する要領を含むカッター事故を想定した救助体制等を定め、本件青年の家の職員に対して定期的に訓練を実施させるとも

に、救助機関等との連携強化を図ること。

- ③ 本件青年の家の職員のカタター及び気象に関する知識の向上を図るとともに、訓練の安全確保に関する意識の高揚を図ること。

(2) 静岡県教育委員会

本件青年の家におけるカタター訓練の訓練中止基準、訓練方法及び危機管理マニュアルが適切な内容であるかどうかを点検し、必要に応じて是正させるとともに、カタターのえい航訓練を行わせること。

6 所見

本事故は、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意報が発表された降雨の状況下、A船が、本件青年の家における本件中学校の野外活動授業に使用され、通常時の訓練方法である東コースによる自主艇として浜名湖北岸沿いにとう漕訓練を行っていた際、風波が強まってとう漕が困難となり、本件所長が、B船で救助に赴き、A船を左斜航状態で、また、湖水がA船の左舷船首側から連続して打ち込む状態でえい航したため、佐久米南方沖を南西進中、滞留水が増加するなどして左傾斜が増したことで左舷側のオールが着水して左回頭し、その後、右舷側に座っていた生徒等の姿勢が崩れて左舷側に移動して左傾斜が更に増したことから、左舷舷端が没水し、湖水が船内に流入して左舷側から転覆したことにより発生したものと考えられる。

カタター訓練を行う施設を有する地方公共団体等は、気象注意報が発表された場合のカタター訓練の中止基準及び訓練方法並びにカタターのえい航に関する要領を含むカタター事故を想定した救助体制等について点検し、必要な措置を講じるとともに、救助機関等との連携を図り、また、施設の職員に対し、カタターのえい航に関する要領を含むカタター事故を想定した訓練を行わせる必要があるものと考えられる。

地方公共団体は、カタター訓練を行う施設を指定管理者に管理及び運営させる場合、当該指定管理者に対し、カタターのえい航に関する要領を含むカタター事故を想定した救助体制等を定めさせ、カタターのえい航訓練を行わせるとともに、救助機関等との連携を図らせておく必要があるものと考えられる。

7 参考事項

本件教育委員会は、平成22年6月28日に青少年教育施設等安全対策委員会を設置し、所掌施設における安全管理体制の調査及び検討を行うとともに、本件青年の家

の意見等を踏まえ、本事故の原因の把握及び再発防止対策についての検討を行い、平成22年9月30日に青少年教育施設等安全対策委員会での検討結果をとりまとめたカッターボート転覆事故調査報告書を作成し、再発防止対策に関する以下の基本方針を表明した。

主な再発防止策に関する基本方針

- (1) 気象情報の入手は、インターネットを基本とするが、テレビ等でも幅広く入手するとともに、風向及び風速の定点観測を行い、入手等した情報は、利用者団体にも提供する。
- (2) 訓練の中止基準は、具体的な数値に基づいた基準とする。
- (3) 訓練の実施又は中止の判断は、利用者団体の同意を得た上で決定する。
- (4) 自主艇を廃止して指導員が直接指導する。
- (5) 訓練の状況及び訓練海域の状況を把握等するため監視船を伴走させる。
- (6) 乗船者名簿を作成する。
- (7) 気象の急変を想定した訓練を実施する。
- (8) 様々な状況を想定したえい航訓練及び救助訓練等を実施する。
- (9) 様々な緊急事態を想定した対策の検討及び対応マニュアルの策定を行う。
- (10) 指定管理者への移行に際し、事故の防止対策、危機管理及び緊急時の対策に関して十分な事前引継ぎを行う。

A社が指定管理者として管理及び運営する本件青年の家は、指導マニュアル等の改訂作業を開始したほか、平成23年10月12日に救助機関等と合同でカッター転覆事故を想定した救助訓練を実施した。

付図1 事故発生場所図



付図2 航跡の略図

① 出発直後（14時30分ごろ出発）



② A船救助要請時（15時05分ごろ）



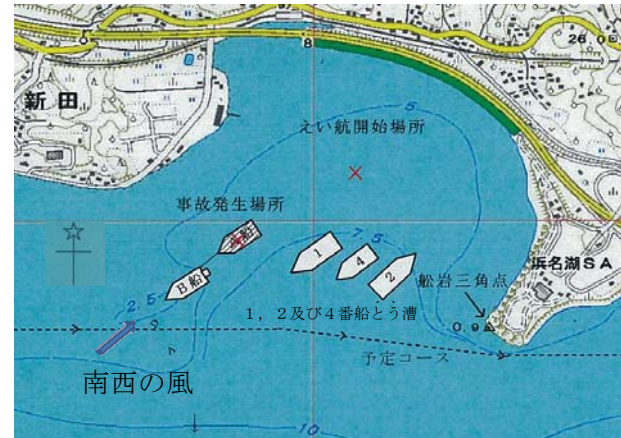
③ A及びB船会合時（15時15分ごろ）



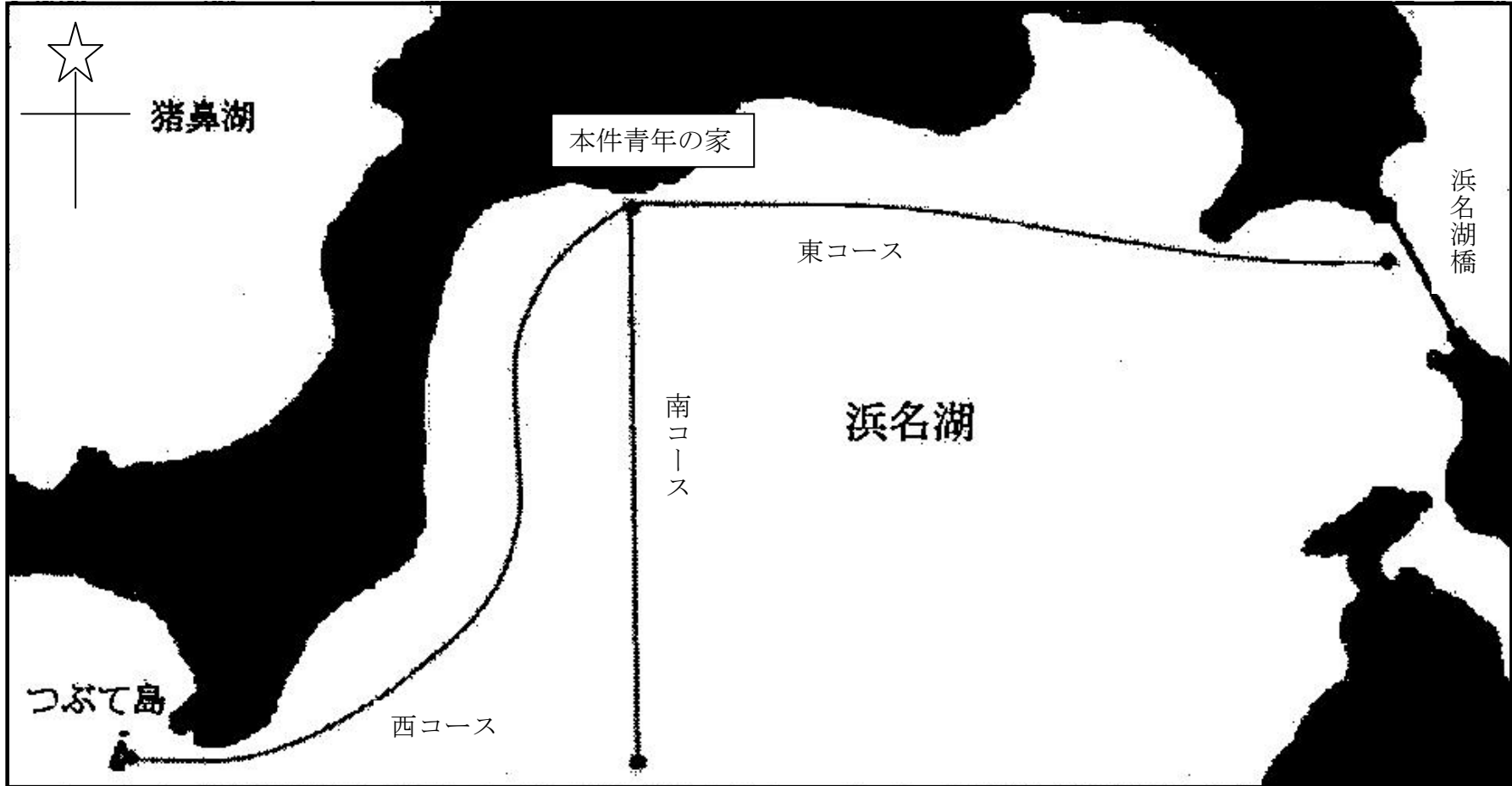
④ えい航開始時（15時20分～22分ごろ）



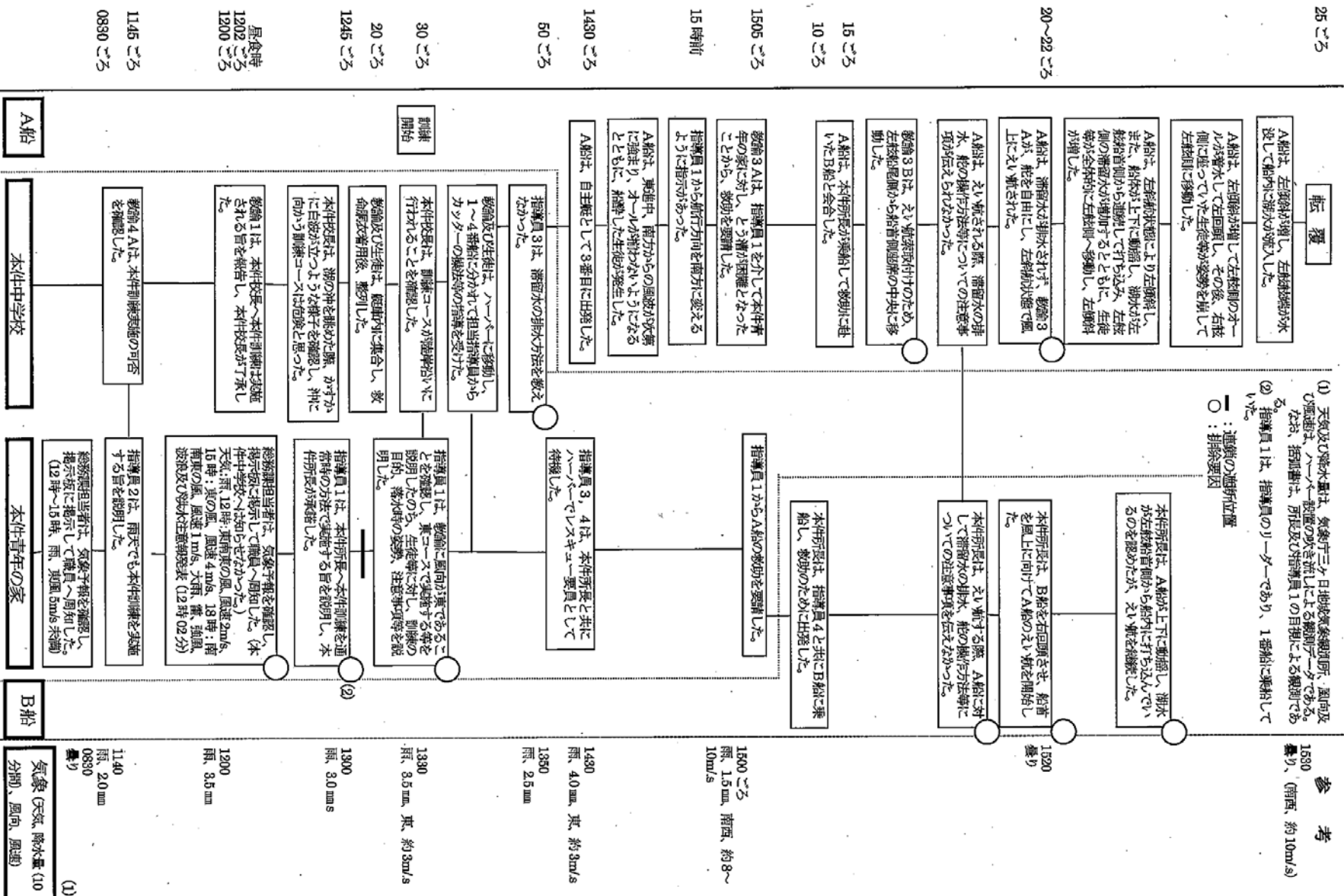
⑤ 事故発生時（15時25分ごろ）



付図3 訓練コースの略図



付図 4 V T A分析



26 ごろ

伝覆

A船は、左舷が潤し、右舷側が排水して船外に排水が流入した。
 A船は、左舷側が潤して左舷側のオーバーボウが排水して左回頭し、その後、右舷側に流っていた生体等が姿勢を崩して左舷側へ移動した。

A船は、左舷側が潤しより左傾斜し、また、船体が上下に動揺し、潮水が左舷側から逆流して打ち込み、左舷側の滞留水が増加するとともに、生体等が全体的に右舷側へ移動し、左傾斜が増した。

A船は、滞留水の排水されず、教諭3 Aが、舵を自由にし、左斜射状態で風上にえい航された。

A船は、えい航される際、滞留水の排水、船の操作方法等についての注意事項が伝えられた。

教諭3 Bは、えい航確保のための、左舷側風帆から船首側風帆の中央に移動した。

A船は、本件所長が乗船して救助に掛けたB船と会合した。

(1) 天気及び降水量は、気象庁三ヶ日地気象観測所、風向及び風速は、ハーベーター設置の吹き流しによる観測データである。なお、括弧内は、所長及び指導員1の目視による観測である。
 (2) 指導員1は、指導員のリーダーであり、1番船に乗船していた。
 ○ : 遺棄の箇所位置
 ◯ : 排除要因

本件所長は、A船が上下に動揺し、潮水が左舷側から船外に打ち込み、えい航を確保した。

本件所長は、B船を右回頭させ、船首を風上に向けてA船のえい航を開始した。

本件所長は、えい航する際、A船に対して滞留水の排水、船の操作方法等についての注意事項を伝えられた。

本件所長は、指導員4と共にB船に乗船し、救助のために出航した。

指導員1からA船の救助を要請した。

15 時前

教諭3 Aは、指導員1を介して本件青年の家に對し、どう着が困難となったことから、救助を要請した。
 指導員1から航行方向を南方に変えるように指示があった。

A船は、東進中、南方からの風波が次第に強まり、オーバーボウが溜わいようになるとともに、船酔した生体が増えた。
 A船は、自主艇として3番目に出航した。

指導員3、4は、本件所長と共にハーベーターレスキュー要員として乗船した。

50 ごろ

指導員3は、滞留水の排水方法を教えなかった。

教諭及び生徒は、ハーベーターで移動し1〜4番船に分かれて担当指導員からカッターの操作方法の指導を受けた。
 本件校長は、訓練コースが滞りかたに行かぬことを確認した。
 教諭及び生徒は、船外に集合し、救助確保作業開始、数回引いた。

本件校長は、湖の沖を離れた際、かすかに白波が立つような様子を確認し、沖に向かい訓練コースは回復と思った。

指導員1は、本件校長へ本件訓練を通常時の方法で実施する旨を説明し、本件所長が承認した。

屋敷時
1202 ごろ
1200 ごろ

教諭1は、本件校長へ本件訓練は実施される旨を報告し、本件校長が了承した。

総務課担当者、気象予報を確認し、本件中学校へ知らせた(12時〜13時)。
 天気: 雨、12時: 東南東の風、風速2m/s、15時: 東の風、風速4m/s、18時: 南南東の風、風速1m/s、大雨、雷、強風、波浪及び洪水注意警報発表 (12時02分)

11:45 ごろ
08:30 ごろ

教諭4 Aは、本件訓練実施の可否を確認した。

指導員2は、雨天でも本件訓練を実施する旨を説明した。

総務課担当者は、気象予報を確認し、指示板に掲示して職員へ周知した。(12時〜13時、雨、東風5m/s未満)

A船

本件中学校

本件青年の家

B船

気象 (天気、降水量 (10分間)、風向、風速)

1530 雨、(南西、約10m/s)

1600 雨、1.5mm、南西、約8~10m/s

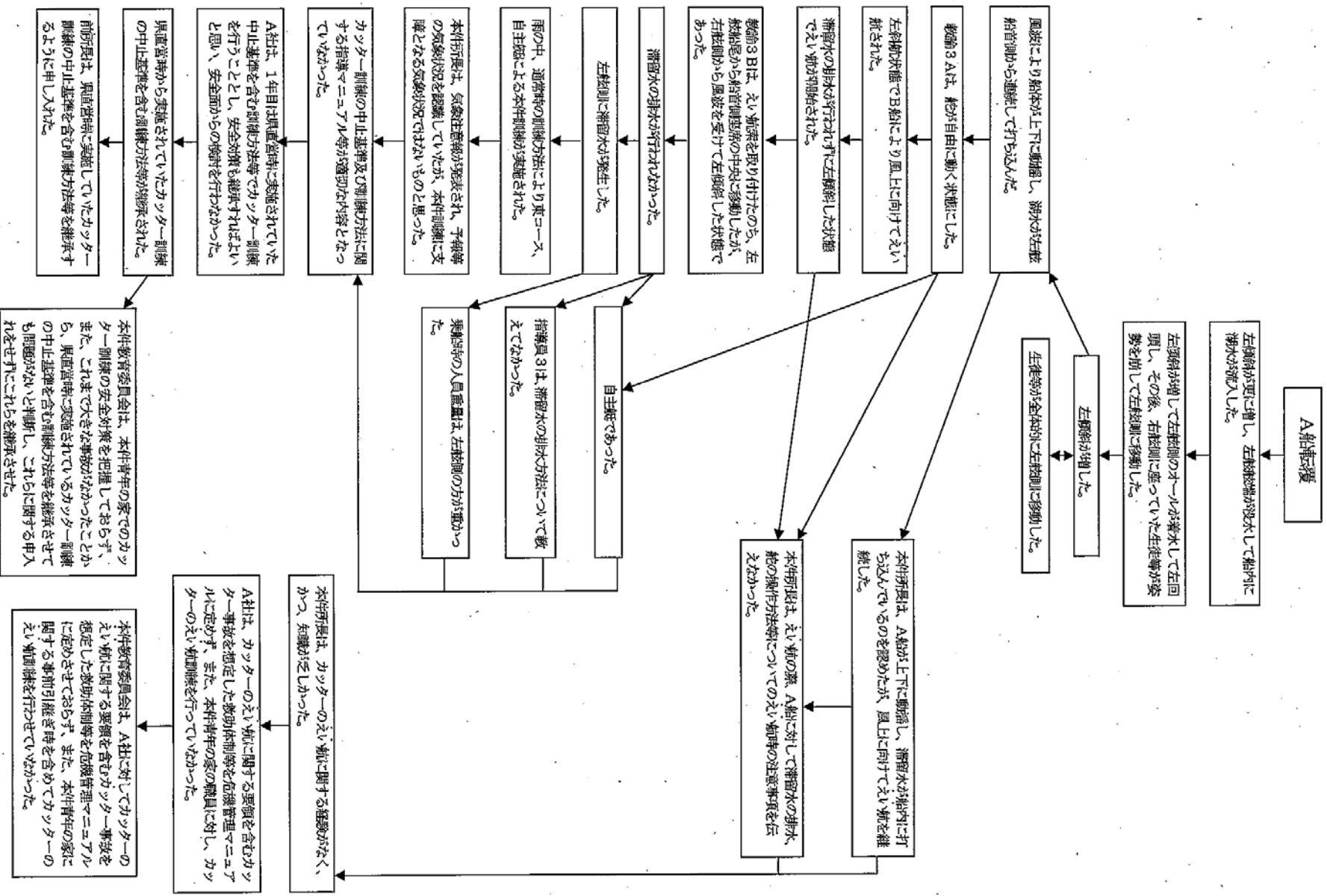
1430 雨、4.0mm、東、約3m/s
 1350 雨、2.5mm

1330 雨、3.5mm、東、約3m/s
 1300 雨、3.0mm/s

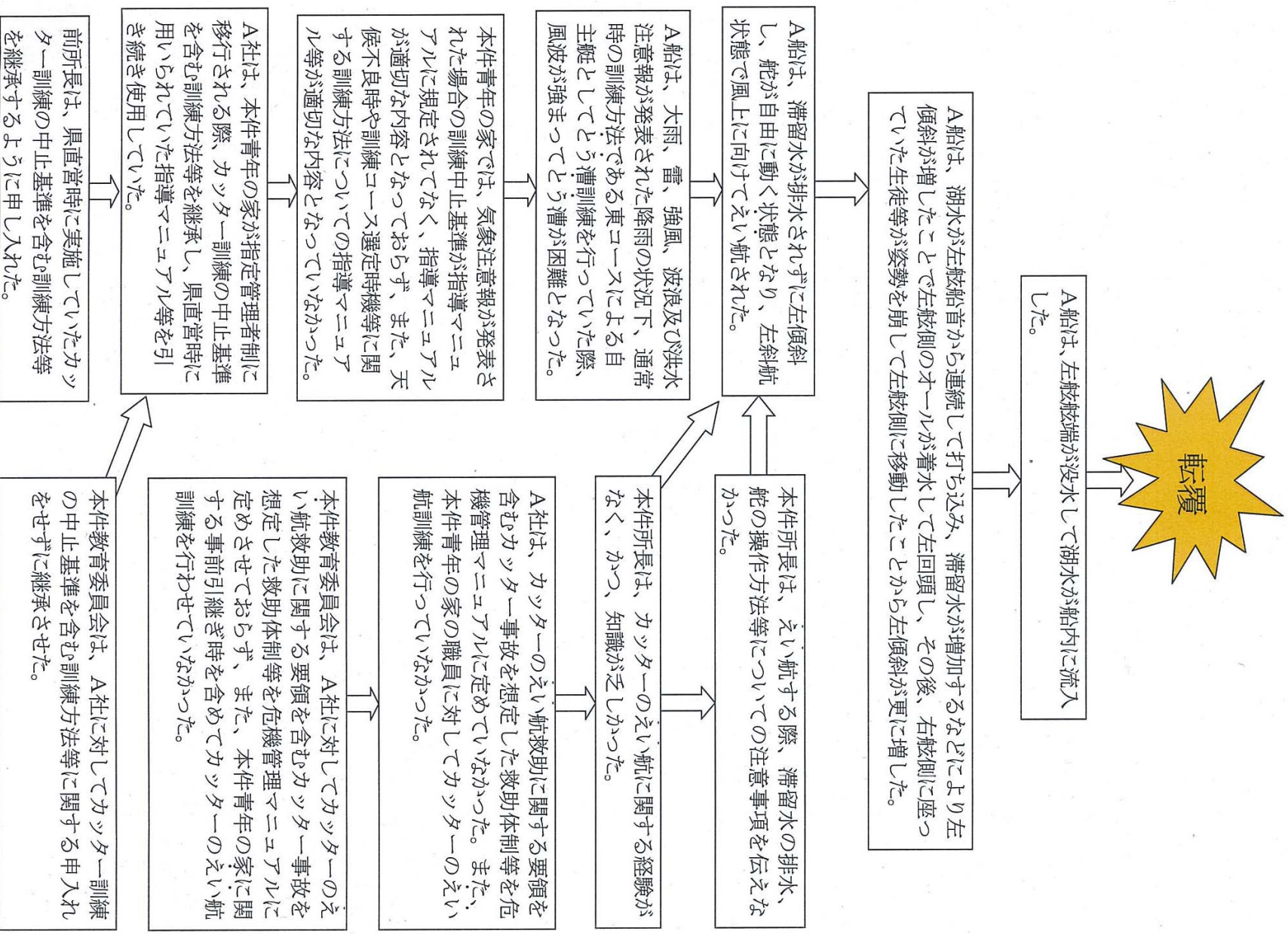
11:40 雨、2.0mm
 08:30 曇り

(1)

付図 5 なぜなぜ分析



付図 6 事故発生に至る要因 (まとめ)



付表1 静岡県遠州南における気象警報及び注意報発表基準一覧

平成22年05月27日現在
発表官署 静岡地方気象台

浜松市南部		静岡県	
府県予報区		西部	
一次細分区域		遠州南	
市町村等をまとめた地域		遠州南	
警報	大雨 (浸水害) (土砂災害)	雨量基準	平地地:3時間雨量70mm 平地地以外:1時間雨量60mm
		土壌雨量指数基準	119
	洪水	雨量基準	平地地:3時間雨量70mm 平地地以外:1時間雨量60mm
		流域雨量指数基準	馬込川流域=13, 安間川流域=9
		複合基準	—
	暴風	平均風速	陸上 20m/s 海上 25m/s
	暴風雪	平均風速	陸上 20m/s 雪を伴う 海上 25m/s 雪を伴う
	大雪	降雪の深さ	平地 24時間降雪の深さ10cm 山地 24時間降雪の深さ20cm
	波浪	有義波高	6.0m
	高潮	潮位	1.4m
注意報	大雨	雨量基準	平地地:3時間雨量40mm 平地地以外:1時間雨量40mm
		土壌雨量指数基準	83
	洪水	雨量基準	平地地:3時間雨量40mm 平地地以外:1時間雨量40mm
		流域雨量指数基準	馬込川流域=10, 安間川流域=7
		複合基準	—
	強風	平均風速	陸上 12m/s 海上 15m/s
	風雪	平均風速	陸上 12m/s 雪を伴う 海上 15m/s 雪を伴う
	大雪	降雪の深さ	平地 24時間降雪の深さ5cm 山地 24時間降雪の深さ10cm
	波浪	有義波高	3.0m
	高潮	潮位	1.1m
	雷	落雷等により被害が予想される場合	
	融雪		
	濃霧	視程	陸上 100m 海上 500m
	乾燥	最小湿度30%で、実効湿度50%	
	なだれ	1.降雪の深さが30cm以上あった場合 2.積雪が40cm以上あって最高気温が15℃以上の場合	
	低温	冬期:最低気温-4℃以下	
	霜	早霜・晩霜期に最低気温4℃以下	
着水・着雪	著しい着水(雪)が予想される場合		
記録的短時間大雨情報	1時間雨量	110mm	

付表 2 救助機関等による救助活動の経過

時刻	概要
平成22年6月18日 15時25分ごろ	
31分ごろ	A船転覆 浜松市消防局が、本件青年の家からA船が転覆して生徒18人及び教諭2人が投げ出されたという内容の119番通報を受け、本件消防及び水難救助隊に出動を指示
35分ごろ	浜松市消防局が、湖西警察署及び御工警察署へ警備艇の出動を要請
40分ごろ	本件消防が、本事故の発生場所付近の湖岸に到着し、消防指囃所を開設 救急車が、本件青年の家に向着
56分ごろ	本件青年の家に赴いた救急隊員が、消防指囃所へ本件中学校の1年生18人及び教諭2人がA船に乗船していた旨を報告
16時02分ごろ	B船が、生徒8人及び教諭2人を救助して本件青年の家へ到着 水難救助隊が、消防指囃所に到着
05分ごろ	警備艇及び民間救急艇が本事故の発生場所へ到着したものの、風波が強くてA船に接近できず、後から来た水難救助隊のコムボートにA船の救助を任せ、来援したもう1隻の警備艇と共に錨泊していた1番船、2番船及び4番船の救助に向かう
08分ごろ	ドクターカーが、本件青年の家へ到着、医師が、生徒等の健康チェックを実施
09分ごろ	水難救助隊3人が、簡易潜水用具を装着してコムボートでA船の救助へ出発
11分ごろ	本件消防が、警察から行方不明者が1人いる模様との情報を入力
15分ごろ	教諭3人及び指導員3人が、消防指囃所に到着 本件消防が、指導員3からA船に生徒18人及び教諭2人が乗船しており、生徒8人及び教諭2人が救助され、転覆したA船には生徒10人及び本件所長が残っている旨の情報を得たほか、指導員3に要請して無線機で1番船、2番船及び4番船の生徒等の人員数及び船内の状況等について確認
18分ごろ	水難救助隊が、無線で消防指囃所へ転覆船の4人を救助、残り7人と報告し、隊員1名をA船に残し、出発地に向かう 本件消防が、行方不明者なしと判断
28分ごろ	水難救助隊が、本件消防へコムボートが風に流されて出発地に戻れない旨を報告
30分ごろ	本件消防が、水上オートバイの手配を指示
32分ごろ	水難救助隊が、本件消防へコムボートが、北側の高速道路沿いの防波堤に着岸作業中、消波ブロックと接触して破損した旨を報告
38分ごろ	本件消防が、警察から再び行方不明者が1人いるという情報を入力
47分ごろ	2番船が、民間救急艇に曳き航されて本件ホテル北側の浜辺に到着 民間救助艇が、再びA船に向かい、残りの生徒5人及び本件所長を救助し、本件ホテルの浜辺へ再び向かう。 A船に残った水難救助隊員が、本件所長から船内に生徒1人が閉じ込められているかもしねがないので捜索してもらいたいとの申出を受け、船内に入らずにA船の周囲から船内を手探りするなどして捜索を実施
53分ごろ	本件消防が、警察から乗船者名簿を入力
56分ごろ	水上オートバイが、消防指囃所に到着
17時前	生徒6人及び本件所長を救助した民間救助艇が、本件ホテル近くの浜辺に到着
17時00分ごろ	本件消防が、行方不明者が1人存在することを確認し、水難救助隊に船内捜索を指示 4番船が、警備艇に曳き航されて本件ホテル北側の浜辺に到着
15分ごろ	水難救助隊2人が、簡易潜水用具を装備して水上オートバイで捜索へ出発
16分ごろ	1番船が、警備艇に曳き航されて本件ホテル北側の浜辺に到着
25分ごろ	本件消防が、乗船者名簿で行方不明者の身元を特定
27分ごろ	水難救助隊が、A船の周囲から船内を手探りするなどして捜索を実施したが、波によるA船の動揺が激しく、また、水中の透視度が悪かったことから、捜索を中断して出発地に戻る。
38分ごろ	水難救助隊3人が、スキューバ等を装着して水上オートバイで捜索へ出発
51分ごろ	水難救助隊が、A船の船尾付近で行方不明となっていた生徒16を発見
18時13分ごろ	生徒16を病院へ搬送
47分ごろ	生徒16の死亡を確認

付表3 気象観測所の観測データ

2010年6月18日

(気象庁浜松特別地域気象観測所)

時	気圧(hPa)		降水量 (mm)	気温 (°C)	相対湿度 (%)	風向・風速(m/s)				日照 時間 (分)
	現地	海面				平均	風向	最大瞬間	風向	
11:00	1004.8	1008.7	0.0	24.4	87	3.0	南東	4.9	南東	0
11:10	1004.7	1008.6	0.0	23.9	88	3.6	東南東	5.8	東	0
11:20	1004.6	1008.5	0.0	23.4	91	3.7	南東	6.3	南東	0
11:30	1004.4	1008.3	1.0	22.9	92	3.5	東南東	6.3	東南東	0
11:40	1004.5	1008.4	0.5	22.7	93	3.1	南東	5.3	南東	0
11:50	1004.4	1008.3	2.5	22.7	95	2.8	東南東	6.0	東	0
12:00	1004.2	1008.1	2.5	22.8	96	3.0	東南東	6.3	東	0
12:10	1004.0	1007.9	1.0	22.7	96	2.3	東南東	4.1	東南東	0
12:20	1003.9	1007.8	0.5	22.9	96	2.5	東	4.9	東	0
12:30	1003.6	1007.5	1.5	22.9	97	3.5	東	6.3	東	0
12:40	1003.4	1007.3	2.0	22.7	97	4.3	東	6.4	東	0
12:50	1003.2	1007.1	1.5	22.7	97	3.4	東	5.8	東南東	0
13:00	1003.1	1007.0	5.5	22.7	97	2.3	東	4.5	東北東	0
13:10	1003.1	1007.0	8.0	22.8	97	2.4	東	4.8	東南東	0
13:20	1002.9	1006.8	5.0	22.9	97	2.0	東	3.7	東南東	0
13:30	1002.5	1006.4	3.0	23.0	98	2.7	東	5.0	東南東	0
13:40	1002.4	1006.3	2.5	22.9	98	2.8	東	5.2	東	0
13:50	1002.3	1006.2	2.0	23.2	98	2.5	南東	5.1	南東	0
14:00	1002.0	1005.9	3.0	23.3	98	3.3	南南東	6.3	南	0
14:10	1001.8	1005.7	3.0	23.3	98	3.2	南	6.6	南南東	0
14:20	1001.5	1005.4	1.0	23.3	98	3.6	南南東	6.8	南南東	0
14:30	1001.4	1005.3	2.0	23.3	98	3.7	南	6.9	南南東	0
14:40	1001.5	1005.4	1.0	23.3	98	3.5	南	8.2	南	0
14:50	1001.4	1005.3	0.0	23.3	98	2.7	南南西	7.3	南	0
15:00	1001.3	1005.2	0.5	23.3	98	4.0	南西	11.2	西	0
15:10	1001.3	1005.2	0.0	23.2	98	5.4	南西	11.3	南西	0
15:20	1001.3	1005.2	0.0	23.2	97	6.1	南西	12.9	南西	0
15:30	1001.2	1005.1	0.0	23.2	97	6.2	南西	11.2	南西	0
15:40	1001.2	1005.1	0.5	23.1	97	6.4	南西	11.3	西南西	0
15:50	1001.2	1005.1	0.0	23.1	97	6.4	南西	10.7	西南西	0
16:00	1001.2	1005.1	0.0	23.3	96	6.3	南西	12.7	南南西	0
16:10	1001.4	1005.3	0.0	23.3	96	6.1	南西	13.4	南西	0
16:20	1001.5	1005.4	-	23.4	96	5.8	南西	12.7	南西	0
16:30	1001.5	1005.4	-	23.5	95	5.8	南西	11.1	西南西	0
16:40	1001.5	1005.4	0.0	23.4	95	5.2	南西	11.9	西南西	0
16:50	1001.5	1005.4	0.0	23.4	95	4.3	南西	9.1	南西	0
17:00	1001.5	1005.4	0.0	23.4	95	4.3	南西	9.3	南西	0

2010年6月18日

(気象庁三ヶ日地域気象観測所)

時	降水量(mm)	気温(°C)	風向・風速(m/s)				日照 時間 (分)
			平均	風向	最大瞬間	風向	
11:00	0.0	///	///	///	///	///	///
11:10	0.0	///	///	///	///	///	///
11:20	0.0	///	///	///	///	///	///
11:30	0.0	///	///	///	///	///	///
11:40	2.0	///	///	///	///	///	///
11:50	3.0	///	///	///	///	///	///
12:00	3.5	///	///	///	///	///	///
12:10	2.5	///	///	///	///	///	///
12:20	1.5	///	///	///	///	///	///
12:30	1.5	///	///	///	///	///	///
12:40	2.5	///	///	///	///	///	///
12:50	3.0	///	///	///	///	///	///
13:00	3.0	///	///	///	///	///	///
13:10	2.0	///	///	///	///	///	///
13:20	4.0	///	///	///	///	///	///
13:30	3.5	///	///	///	///	///	///
13:40	3.5	///	///	///	///	///	///
13:50	2.5	///	///	///	///	///	///
14:00	1.5	///	///	///	///	///	///
14:10	2.5	///	///	///	///	///	///
14:20	3.0	///	///	///	///	///	///
14:30	4.0	///	///	///	///	///	///
14:40	4.0	///	///	///	///	///	///
14:50	2.5	///	///	///	///	///	///
15:00	1.5	///	///	///	///	///	///
15:10	0.5	///	///	///	///	///	///
15:20	0.0	///	///	///	///	///	///
15:30	0.0	///	///	///	///	///	///
15:40	0.0	///	///	///	///	///	///
15:50	0.5	///	///	///	///	///	///
16:00	0.0	///	///	///	///	///	///
16:10	0.0	///	///	///	///	///	///
16:20	0.0	///	///	///	///	///	///
16:30	0.0	///	///	///	///	///	///
16:40	0.0	///	///	///	///	///	///
16:50	0.0	///	///	///	///	///	///
17:00	0.0	///	///	///	///	///	///

写真1 A船（左舷側）の状況



写真2 A船（右舷側）の状況



写真3 A船（船尾側）の状況



写真4 A船（船内船首側）の状況



写真5 A船（船内船尾側）の状況



写真6 ドレン抜き（左舷側）の状況



写真7 ドレン抜き（右舷側）の状況

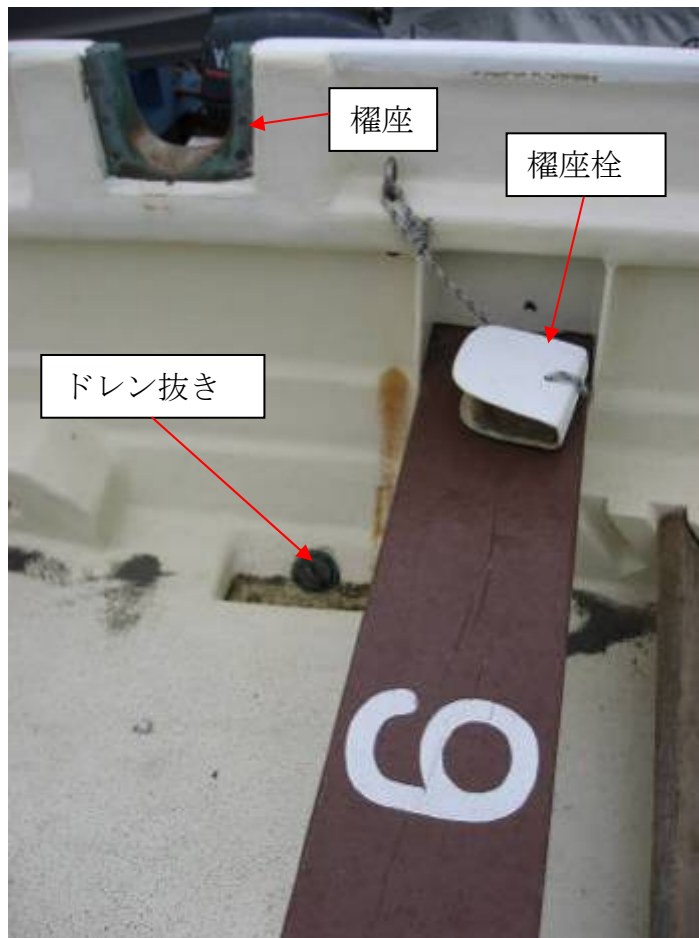


写真8 ドレン抜き穴（左舷側）の状況



写真9 ドレンプラグ（右舷側）の状況



写真10 オールの折損状況

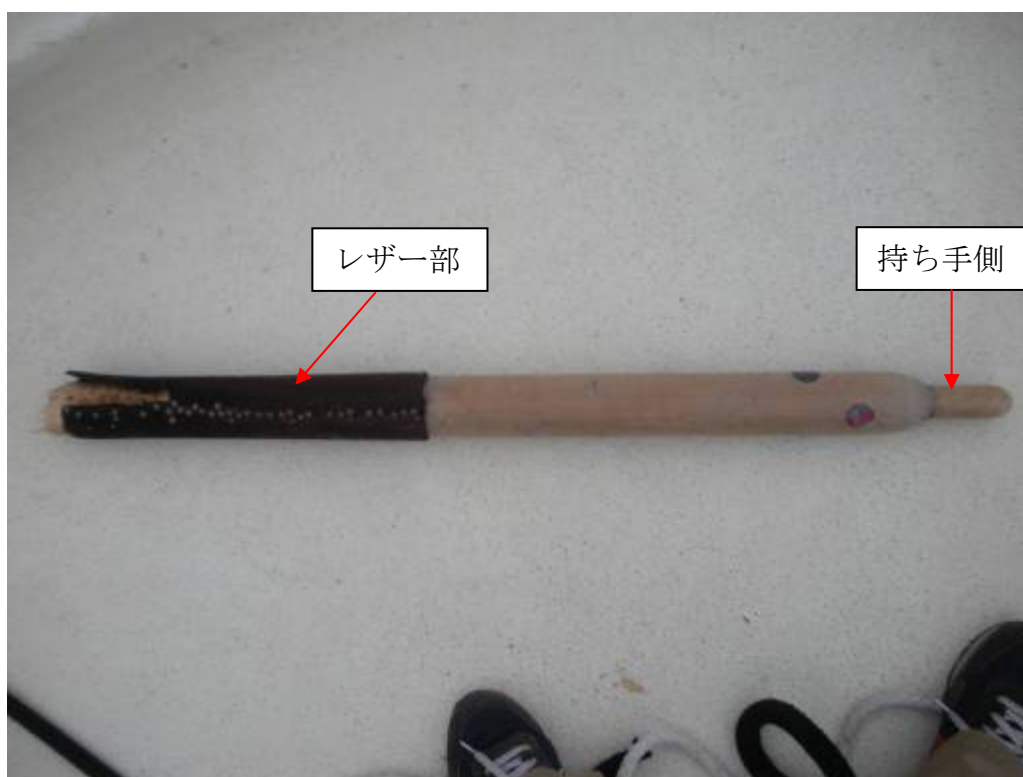


写真 1 1 B 船（左舷側）の状況



写真 1 2 B 船（船首側）の状況



写真13 B船（船尾側）の状況



写真14 B船係留索の状況



写真15 ハーバー付近の状況



写真16 ハーバー（艇庫）の状況



写真17 A船と同型船（船内）の状況



写真18 舵の操作の状況（同型船）



写真19 かい休めの状況（同型船）

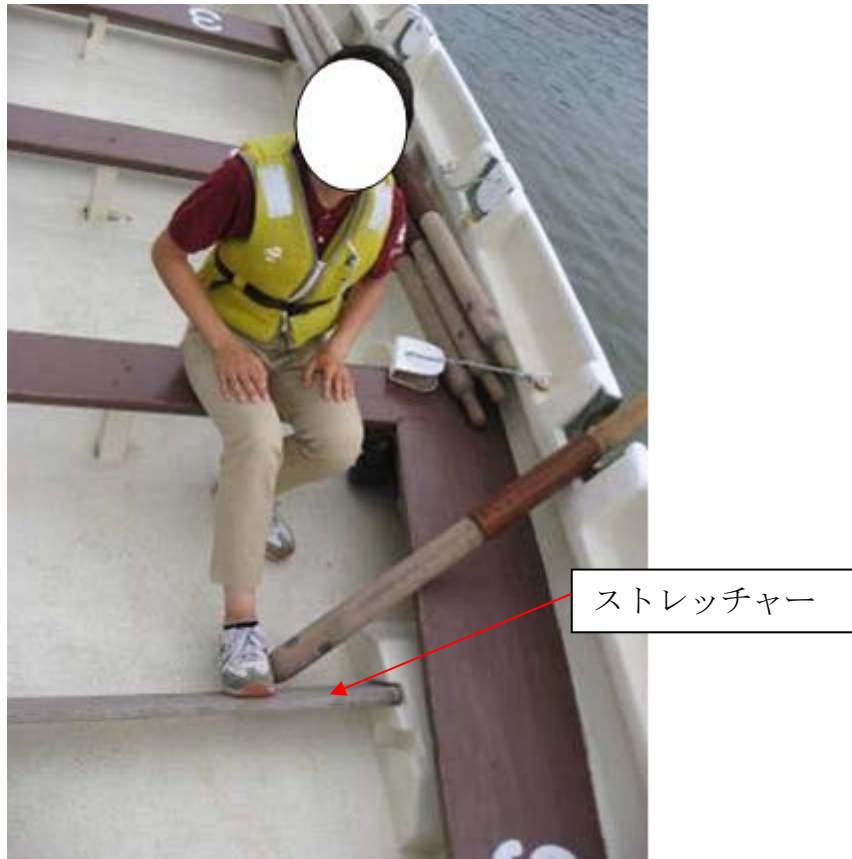


写真20 柄杓の保管状況（同型船）



写真 2 1 吹き流しの状況



写真 2 2 吹き流しによる風速の目安表

＜吹き流しの角度による 風速の目安＞

◎ クレーン作業を安全に行うには、吹き流しをクレーン近くの見やすい所に設置し、**風の方向・遊泳角度により風速を判断し、作業を中止するか中断するかを決める目安**にして下さい。

※ クレーン則31条の3及び74条の3
事業者は強風のため、クレーン(移動式クレーン)に係る作業の実施について、危険が予想される時は当該作業を中止しなければならない。
(「強風」とは、10分間の平均風速が10m/s以上の風をいう)

■ 風速による傾斜角度及び遊泳状態 〈独立行政法人 産業安全研究所 風洞実験結果〉

風速 (m/s)	4 m/s	6 m/s	8 m/s	10 m/s	12 m/s	14 m/s
傾斜角度	45°	59°	75°	78°	80°	83°
遊泳状態						

※ 風洞実験は、各風速毎の遊泳状態を真横から見たものです。確認する位置によって傾角も異なりますので注意して下さい。
※ この傾斜角度は、つくし工業製 フラインメッシュ 吹き流し (No.540L) の風洞実験結果です。

写真 2 3 事故発生場所付近の状況



写真 2 4 本件ホテル付近の状況



写真25 海技研による調査（搭載機器等）の状況



写真26 海技研による調査（動揺試験）の状況



写真 27 海技研による調査（えい航試験）の状況



別添 指定管理者及び本件教育委員会に関する法律等抜粋

<地方自治法>

第1条～第244条（略）

第244条の2 普通地方公共団体は、法律又はこれに基づく政令に特別の定めがあるものを除くほか、公の施設の設置及びその管理に関する事項は、条例でこれを定めなければならない。

第2項（略）

第3項 普通地方公共団体は、公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるときには、条例の定めるところにより、法人その他の団体であつて当該普通地方公共団体が指定するもの（以下本条及び第244条の4において「指定管理者」という。）に、当該公の施設の管理を行わせることができる。

第4項 前条の条例には、指定管理者の指定の手続き、指定管理者が行う管理の基準及び業務の範囲その他必要な事項を定めるものとする。

第5項～第9項（略）

第10項 普通地方公共団体の長又は委員会は、指定管理者の管理する公の施設の設置の管理の適正を期するため、指定管理者に対して、当該管理の業務又は経理の状況に関し報告を求め、実地について調査し、又は必要な指示をすることができる。

第11項 普通地方公共団体は、指定管理者が前項の指示に従わないときその他当該指定管理者による管理を継続することが適当でないと認めるときには、その指定を取り消し、又は期間を定めて管理の業務の全部又は一部の停止を命ずることができる。

第244条の3以降（略）

<静岡県青年の家等の設置、管理及び使用料に関する条例>

第1条 この条例は、静岡県立青年の家、静岡県立青少年の家、静岡県立野外活動センター及び静岡県立少年自然の家（以下「青年の家」という。）の設置、管理及び使用料に関し必要な事項を定めるものとする。

第2条 団体宿泊訓練又は野外活動その他の自然に親しむ活動を通じて青少年の健全な育成その他の社会教育の振興に寄与することを目的として、青年の家等を設置する。

第3条 青年の家等の名称及び位置は、次のとおりとする。

名称	位置
静岡県立三ヶ日青年の家	浜松市
静岡県立焼津青少年の家	焼津市
静岡県立朝霧野外活動センター	富士宮市
静岡県立観音山少年自然の家	浜松市

第4条（略）

第5条 青年の家等は、次に掲げる事業を行う。

第一号 青少年の家等を県民の使用に供すること。

第二号 青少年の団体宿泊訓練の指導及び助言を行うこと。

第三号 青少年の野外活動その他の自然に親しむ活動の指導及び助言を行うこと。

第四号 青少年団体の指導者を育成し、及び指導すること。

第五号 前各号に掲げるもののほか、第2条に規定する目的を達成するために必要な事業を行うこと。

第6条～第13条（略）

第14条 教育委員会は、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第244条の2第3項の規定に基づき、法人その他の団体で教育委員会が指定するもの（以下「指定管理者」という。）に青年の家等のうち別表第2左欄に掲げるもの（以下「指定管理者管理施設」という。）の管理に関する業務を行わせるものとする。

第2項（略）

第15条～第21条（略）

別表第2

青年の家等の名称	業務の範囲
静岡県立三ヶ日青年の家 静岡県立朝霧野外活動センター	(1) 第5条第一号に掲げる事業に関する業務のうち、次に掲げるもの（略） (2) 第5条第二号から第五号までに掲げる事業に関する業務 (3) 当該青年の家等の維持管理に関する業務 (4) (1) から (3) までに掲げるもののほか、当該青年の家等の管理に関して教育委員会が必要と認める業務

<静岡県立三ヶ日青年の家の管理運営に関する基本協定書>

前文 静岡県（以下「甲」という。）と株式会社小学館集英社プロダクション（以下「乙」という。）とは、次のとおり、静岡県立三ヶ日青年の家の管理運営に関する基本協定（以下「本協定」という。）を締結する。

第1条 本協定は、浜名湖を一望する雄大な自然環境の中で、野外活動や共同生活をとおして青少年の健全育成を図ること及び生涯学習を支援する施設としての役割を果たすために甲と乙が相互に協力し、本施設を適正かつ円滑に管理するために必要な事項を定めることを目的とする。

第2条 甲及び乙は、募集関係図書及び受託者提案図書に記載された事項が本協定の一部を構成するものとみなし、甲及び乙を拘束することを確認する。ただし、募集関係図書と受託者提案図書の内容が矛盾又は抵触する場合には、募集関係図書が優先して適用されるものとし、本協定の規定と募集関係図書又は受託者提案図書の内容が矛盾又は抵触する場合には、本協定の規定が優先して適用されるものとする。

第3条～第7条（略）

第8条 本協定の定めるところに従って乙が遂行する業務（以下総称して「本業務」という。）は、以下のとおりとする。

第一号 第3章に定める施設維持管理業務

第二号 第4章に定める施設運営業務

第三号 第5章に定める業務運営業務

第四号 前各号所定の業務に付帯する業務

第五号 その他の条例別表第2右欄に掲げる業務

第2項（略）

第9条 乙は、指定開始日に先立ち、本業務の実施に必要な資格者及び人材を確保し、必要な研修等を行わなければならない。

第2項及び第3項(略)

第10条～第17条(略)

第18条 乙は、地震その他の天災又は本施設に事故が発生した場合に備えて別紙4(乙が付保する保険)所定の表に掲げられた種類及び内容の保険を、自己の費用と責任で付保するものとし、指定期間中、当該保険を維持するものとする。なお、乙は、指定期間が開始する日までに、当該保険証券の写しを甲に提出し、保険契約の内容について、甲の確認を得るものとする。

第2項 乙は、災害又は本施設に事故が発生した場合に備えて、緊急連絡網及び災害及び事故対応マニュアルを整備し、指定期間が開始する日までに、甲に報告するものとし、内容に変更があった場合は、その都度甲に報告するものとする。

第3項 乙は、地震その他の天災又は本施設に重大な事故(30日以上の治療を要する重傷者若しくは死者が発生した事故又は乙と利用者との間でトラブルが発生した事故をいう。以下本条において同じ。)が発生した場合その他本業務の遂行が不可能であり、又は著しく困難な緊急の事態が生じた場合、速やかに甲に報告した上、的確な措置を講じるものとする。

第4項 前項の報告のうち、地震、暴風、豪雨、大雪、落雷その他の天災に係るものについては、被災状況報告書(書式第1号)により、重大な事故に係るものについては、事故報告書(書式第2号)により、甲に対して行うものとする。

第19条(略)

第20条 乙の責めに帰すべき事由により、本業務の遂行に当たって第三者に損害を及ぼした場合、乙は、当該損害を当該第三者に対して賠償するものとする。

第2項(略)

第3項 前2項の規定により、乙が第三者に対して損害賠償すべき場合において、甲が当該第三者から損害賠償の請求を受けたときには、乙は、当該第三者からの請求又は紛争により甲が負担した費用及び損害について、乙の責任に相当する額の補償を甲に対して行うものとする。

第21条～第26条(略)

第3章(第27条から第35条)(略)

第4章(第36条から第45条)(略)

第46条 乙は、指定期間において、本章の定めるところに従って、本施設における事業を運営する。

第47条 乙は、受託者提案図書における事業運営に関する計画及び募集関係図書における事業運営業務の基準を踏まえ、書式第16号により、各事業年度毎に当該事業年度における事業運営計画書を作成し、甲に提出した上で、甲の承認を得るものとする。

第2項～第4項(略)

第48条 乙は、当該事業年度の事業運営計画書に従い、本施設において事業を運営するものとする。

第49条 乙は、前条の規定により実施された事業運営に関し、次のとおり甲に対し事業運営状況の報告を行うものとする。

第一号 事業運営月次報告書（様式第17号）

前月分を翌日の10日（当該日が開庁日でない場合には翌開庁日）までに報告する。

第二号 事業運営年次報告書（様式第18号）

当該事業年度終了後30日（当該日が開庁日でない場合には翌開庁日）以内に報告する。

第50条 甲は、前条の規定によりなされる状況報告により、乙による事業運営の状況が、次の各号に該当する場合は、乙に対し、相当な猶予期間を定めて改善措置について理由を付して勧告することができる。

第一号 募集関係図書における事業運営業務の基準又は当該事業年度における事業運営計画書に適合しておらず、若しくはそれらの記載事項の全部若しくは一部を反映していないと認められる場合

第二号 関係法令に抵触しているおそれがあると認められる場合

第51条 第35条、第45条及び前条の規定により定期的を実施する状況監督に加え、甲は、指定期間中いつでも、必要に応じて本施設へ立ち入り、必要と認める聴聞、情報の確認、計測、検査その他必要な手段を用いて本施設及び本業務遂行の状況監督を随時行うことができるものとし、乙は、これに合理的な範囲で協力するものとする。

第52条 甲は、前条の規定により行われた本施設及び本業務遂行の状況監督の結果、乙による本施設の維持管理若しくは施設運営又は事業運営等が、次の各号に該当する場合は、乙に対し、相当な猶予期間を定めて改善措置について理由を付して勧告することができる。

第一号 募集関係図書における事業運営業務の基準、施設運営業務の基準及び事業運営業務の基準、受託者提案図書、収支等計画書、維持管理計画書、施設運営計画書若しくは事業運営改革書に適合しておらず、又はそれらの記載事項の全部若しくは一部を反映していないと認められる場合

第二号 関係法令に抵触しているおそれがあると認められる場合

第53条～第83条（略）

<静岡県立三ヶ日青年の家指定管理者業務仕様書>

静岡県立三ヶ日青年の家（以下「三ヶ日青年の家」という。）において指定管理者が行う管理運営業務の内容、範囲及び基準は、静岡県立青年の家等の設置、管理及び使用料に関する条例（平成18年静岡県条例第42号。以下「条例」という。）によるほか、この仕様書による。

1 管理運営業務の対象となる青年の家施設（略）

2 管理業務（略）

3 施設運営業務（略）

4 事業運営業務

(1) 事業運営業務の内容

ア 基本方針

浜名湖を一望する雄大な自然環境の中で、青少年の学校外活動や地域活動の推進並びに青少年の健全育成活動の推進など、青少年教育に係る様々な要請や課題に誠実に対応する。また、開所以来50年を迎えるこれまでの歴史の中で培われてきた成果を踏まえ、生涯学習社会に適応した適切な運営に努

める。

イ (略)

ウ 教育目標達成のための重点取組

(ア) 運営について〈安心・安全・信頼〉

公の教育施設として、利用者や所員同士の連携を密にし、常に生命・安全及び信頼の確保に万全を期す。

(イ)～(カ) (略)

エ 実施内容

(ア)～(ウ) (略)

(エ) 施設利用者へ教育的指導を行うこと。(事前指導・調整、指導依頼への対応、安全指導等)

(オ) 青少年の団体宿泊訓練、野外活動の指導及び助言を行うこと。

(カ)～(ケ) (略)

オ 留意事項

(ア) (略)

(イ) 三ヶ日青年の家の主要活動プログラムである「カッター訓練」を積極的に実施すること。

(ウ) 「カッター訓練」などの海洋活動実施の際には、安全な海洋活動の実施を利用者の安全確保に万全を期すこと。また、潮流、気象などに十分注意を払い、荒天時は日程変更を行うなどし、事故の防止に努める。

(エ) 海洋活動の実施前に、活動場所及び使用物品等の安全点検を行い、安全管理を徹底する。

(2)～(4) (略)

5 その他

(1) (略)

(2) 県からの要請への協力

ア 県から、三ヶ日青年の家管理運営並びに三ヶ日青年の家の現状等に関する調査又は作業の指示等があった場合には、適切な対応を行うこと。

イ その他県が実施又は要請する事業に対しては、積極的な支援協力を行うとともに実施にも支援協力を行うこと。

(3)～(9) (略)

(10) 業務を実施するに当たっての留意事項

ア～ウ (略)

エ 指定管理者が三ヶ日青年の家の管理運営に係る各種施設規定、要領等を作成する場合には、県と協議する。

オ～キ (略)

< A社作成の提案書 >

審査項目イ) -②効果的な各種研修プログラム

効果的な各種研修プログラムとは (略)

プログラム実施の基本方針

(1) 海洋プログラム

湖岸に接する当施設の特徴を最大限に活かした海洋プログラムを行います。

海は危険も伴いますが、当社の持つ長年の経験と安全管理を徹底し、安心安全の確保を実施します。

(以下略)

<地方教育行政の組織及び運営に関する法律>

第1条 この法律は、教育委員会の設置、学校その他の教育機関の職員の身分取扱その他地方公共団体における教育行政の組織及び運営の基本を定めることを目的とする。

第2条 都道府県、市（特別区を含む。以下同じ。）町村及び第二十三条に規定する事務の全部又は一部を処理する地方公共団体の組合に教育委員会を置く。

第3条～第22条（略）

第23条 教育委員会は、当該地方公共団体が処理する教育に関する事務で、次に掲げるものを管理し、及び執行する。

第一号～第十一号（略）

第十二号 青少年教育、女性教育及び公民館の事業その他教育に関すること
第十三号～第十九号（略）

第24条及び第25条（略）

第26条 教育委員会は、教育委員会規則で定めるところにより、その権限に属する事務の一部を教育長に委任し、又は教育長をして臨時に代理させることができる。

第2項（略）

第3項 教育長は、第一項の規定により委任された事務その他その権限に属する事務の一部を事務局の職員若しくは教育委員会の所管に属する学校その他の教育機関の職員（以下この項及び次条第一項において「事務局職員等」という。）に委任し、又は事務局職員等をして臨時に代理させることができる。

第27条～第29条（略）

第30条 地方公共団体は、法律で定めるところにより、学校、図書館、博物館、公民館その他教育機関を設置するほか、条例で、教育に関する専門的、技術的事項の研究又は教育関係職員の研修、保健若しくは福利厚生に関する施設その他の必要な教育機関を設置することができる。）

第31条以降（略）

<静岡県教育委員会事務局内部組織規則>

第1条 この規定は、法令条例に定めのあるものを除くほか、静岡県教育委員会事務局（以下「事務局」という。）の権限に属する事務を適正かつ能率的に処理するため、これに必要な組織を系統的に定めるとともに、その所掌事務を明確にし、もって教育行政事務の適正かつ能率的な遂行を図ることを目的とする。

第2条 この規定において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

第一号～第三号（略）

第四号 教育機関 法第30条の規定に基づき設けられた県立の学校、中央図書館、美術館、総合教育センター、青年の家、野外活動センター、少年自然の家、高校生集団宿泊訓練施設、水泳場及び武道館をいう。

第五号（略）

第3条 本庁を静岡市に置く。

第2項 本庁の次の表の左欄に掲げる課を置き、それぞれの課に、同表の右欄に掲げる班を置く。

課名	班名
(略) 社会教育課 (略)	(略) 総務企画班、地域・家庭班、青少年班 (略)

第3項～第4項 (略)

第4条 前条第2項に規定する課の所掌事務は、次のとおりとする。

(略)

社会教育課

第一号～第二十号 (略)

第二十一号 青少年教育施設等に関すること。

第二十二号 (略)

第5条 課においては、前条の定める事務のほか、当該課の所掌に関し、それぞれ次の事務を掌る。

第一号 教育事務所、教育機関（市町立の教育機関を含む。）及び市町教育委員会に対する連絡、指導助言及び援助に関すること。

第二号～第四号 (略)

<静岡県教育委員会事務決裁規定>

第1条 この規定は、教育委員会事務局、教育機関及び県立学校の事務処理に関し、その決済の区分、手続等を定めることにより、適正かつ合理的な事務処理の遂行を図ることを目的とする。

第2条 この規定において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

第一号～第四号 (略)

第五号 教育機関 組織規定第2条に規定する教育機関から県立の学校を除いたものをいう。

第六号～第十九号 (略)

第3条 (略)

第4条 専決者は、別に定めるもののほか、別表第1及び別表第2に掲げるそれぞれの専決事項について専決するものとする。

第2項及び第3項 (略)

第5条～第14条 (略)

別表第1（その1）

教育次長 専決事項	課長専決 事項	室長専決 事項	班長専決 事項	教育機関の長専 決事項	県立学校の 長専決事項
(略)	(略)	(略)	(略)	1 職員の事務 分担の決定 2 所（館）内 諸規程の制定 及び改善 (略)	(略)

別表第2 (その1)

課名	教育次長 専決事項	課長専 決事項	室長専 決事項	班長専決事項	主幹等・主席 管理主事等・ 総務主査専決 事項	教育機関 の長専決 事項
(略) <u>社会教育課</u>	(略)	(略)	(略)	(略) <u>9 青少年に 関する機 関、団体 その他関 係者の連 絡調整並 びに指導 及び助言</u> (略)	(略)	(略)