

船舶事故調査報告書

令和5年9月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	令和5年3月2日 09時20分ごろ
発生場所	滋賀県近江八幡市沖島西方沖（琵琶湖中部） 沖之島村二等三角点から真方位275° 1.5海里付近 （概位 北緯35° 12.6′ 東経136° 02.1′）
事故の概要	プレジャーボートBERETTAは、北西進中、転覆した。 BERETTAは、船長が死亡し、船外機の濡損を生じた。
事故調査の経過	令和5年3月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート BERETTA、5トン未満 253-19512滋賀、個人所有 4.34m (Lr) × 1.97m × 0.57m、FRP ガソリン機関（船外機）、51.50kW、平成8年8月
乗組員等に関する情報	船長 49歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和4年5月26日 免許証交付日 令和4年5月26日 （令和9年5月25日まで有効） 同乗者 52歳 操縦免許 なし
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船外機に濡損 甲板上構造物破損、船首部甲板設置の‘フットコントロールエレキと称するバッテリーで駆動する電動船外機’（以下「フットエレキ」という。）の脱落及び船外機の損傷は、本事故後、本船が転覆した状態で漂い、船体が岩礁に打ち上げられて生じたものと考えられる。（写真1～2参照）



写真1 本船（右舷船首方から）



写真2 本船（船尾方から）

気象・海象

気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約10.0m/s、視界 良好
 本事故発生場所の東南東方約7.7km に位置する南小松特別地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

日時	平均		最大瞬間		気温 (°C)
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	
2日 06:50	南南東	3.4	南	7.9	8.4
07:00	南南東	2.1	南南東	5.3	8.2
07:20	北北西	3.0	北東	7.5	8.0
07:40	西北西	3.0	北西	7.2	7.9
08:00	西北西	3.4	西北西	12.6	7.7
08:20	西北西	5.8	西北西	12.8	7.2
08:40	北西	9.7	北西	18.1	7.1
09:00	北西	8.1	西北西	14.6	7.2
09:20	北西	7.5	北北西	13.5	6.9
09:40	北西	5.5	北北西	9.5	6.4
10:00	北西	6.3	西北西	13.1	7.0
10:20	西北西	6.7	北北西	12.5	6.9
10:40	北西	7.4	北西	14.4	7.7

水象：波高 約2.0m、水温 約8.9°C

近江八幡市には、令和5年3月1日21時31分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

事故の経過

本船は、レンタルバスポートで、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、ブラックバス釣りの目的で、令和5年3月2日06時50分ごろ沖島付近の釣り場に向けて滋賀県大津市所在のマリーナを出航した。

本船は、船長が右舷側の操縦席に、同乗者が左舷側の座席にそれぞれ座り、沖島西南西方を約30～40km/hの対地速力で東北東進していたところ、船長は、波高約1mの波を受けて水しぶきがかかるようになったので減速して航行し、07時30分ごろ沖島西南西方沖の釣り場に到着して釣りを開始した。

船長及び同乗者は、釣りをしていたところ、北西の風と波が高く、釣りを続けられる状況ではなかったため、沖島の島陰となる同島南東方に移動して釣りをすることとし、移動した後、釣りの準備を始めていたところ、波はそれほど高くなかったが、風が強かったため、釣りを諦めてマリーナに帰航することとした。

本船は、沖島西方沖を北西方からの波を船首方から受けるように北西進中、波を乗り越えるたびに船内に水が流入し、ビルジポンプで排水したが追い付かず、更に水が船尾に滞留して船尾部が沈下し、濡れて船外機が停止した。

同乗者は、船体が波に対して横向きになり、この状態で更に波を受けたら一瞬で転覆してしまうと思い、船首部に移動してフットエレキを下ろして手で操作し、船首を北西方に向けて座席に戻った。

本船は、船首方から波を受けて船尾部が更に下がり、水の流入が続いて船体が左舷側に傾斜し始めた。船長が、マリーナに救助要請をするため通話していたところ、09時20分ごろ本船は左舷側に転覆し、船長及び同乗者は水中に投げ出された。

マリーナ代表者は、マリーナに着信した電話に出たところ、応答しても人の声は聞こえず、ザーという音しか聞こえなかったが、何度か呼び掛けを続けていたところ、小さな声で「船が沈みそうですね」と聞こえた後、更に呼び掛けを続けても応答は無く、電話が切れ、着信履歴に何度掛けてもつながらなかったため、110番通報した。

同乗者は、落水後、フットエレキのシャフトをつかんで、転覆した本船に上り、同シャフトを跨いで船底に座った際、湖面に浮いていた船長と本船との距離が離れていくのを見た。(写真3参照)



写真3 転覆状況 (滋賀県警察本部より提供)

同乗者は、09時27分ごろ、携帯電話で110番通報して救助を要請し、その際、救命胴衣着用の有無を問われ、自動膨張式(首掛け式)のものを着用しているが膨らんでいない旨回答したところ、紐を引っ張るように指示され、同紐を引っ張って救命胴衣を膨張させた。

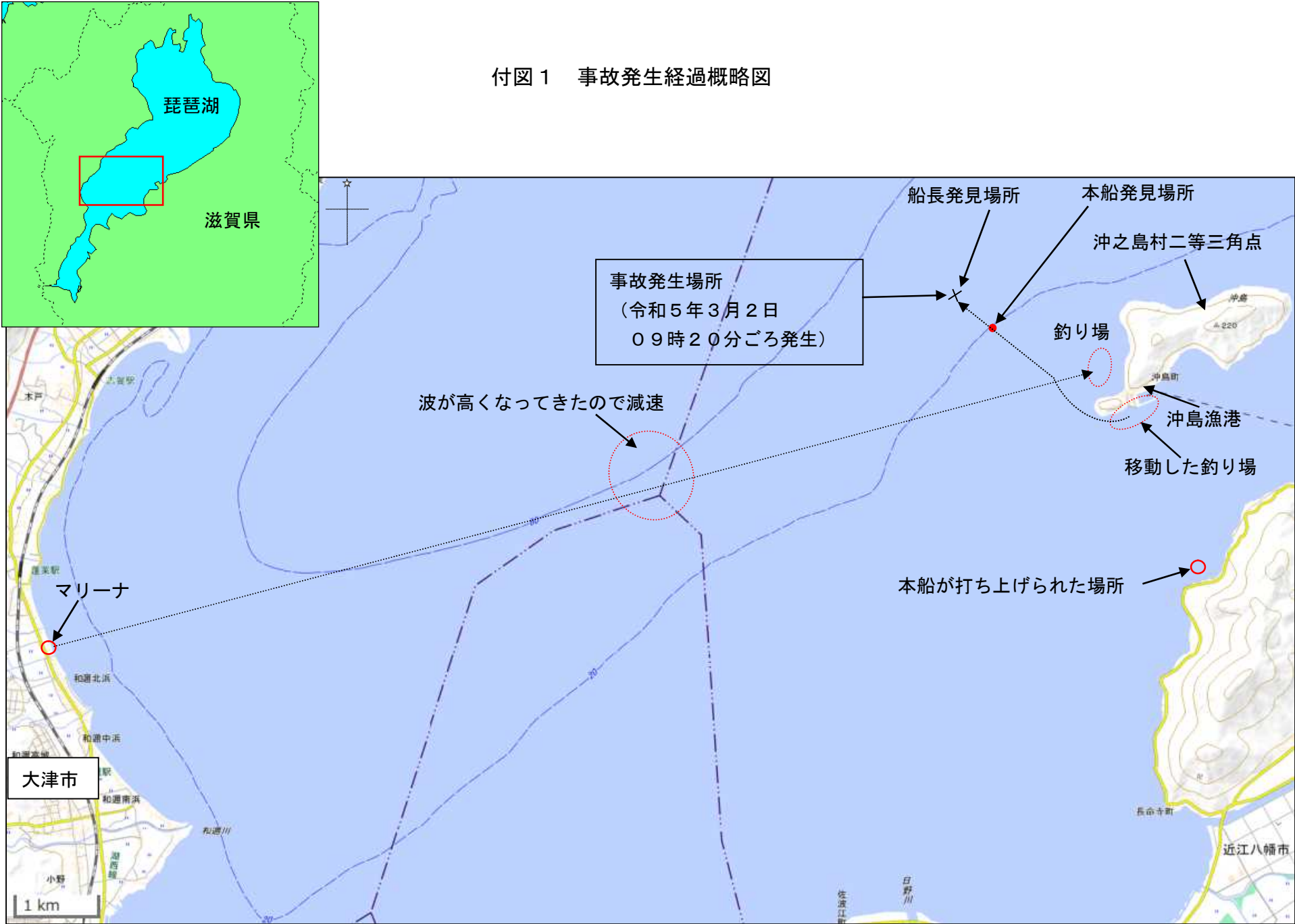
同乗者は、10時19分ごろ、来援した警備艇により救助され、陸岸に運ばれて救急車で病院へ搬送され、低い水温に浸かっていたこと

	<p>による振戦^{しんせん}が認められた以外に顕著な負傷は認められなかった。</p> <p>船長は、10時48分ごろ、沖島西方沖で、着用していた自動膨張式救命胴衣（首掛け式）が膨らんだ状態で漂流していたところを防災ヘリコプターに救助されて病院へ搬送されたが、医師により死亡が確認され、死因は溺死と検案された。</p> <p>本船は、転覆した状態で近江八幡市長命寺町^{ちやうめいじ}の湖岸の岩礁に打ち上げられ、3日、マリーナの船により引き出されてマリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真4 岩礁に打ち上げられた本船、写真5 船長が着用していた救命胴衣 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長及び同乗者は、10年以上前からの知り合いで、共にブラックバス釣りを趣味にしている、小型船舶操縦士免許が不要なミニボートをレンタルして釣りを行っていたが、船長が免許を取得してからは、時折バスボートもレンタルしてブラックバス釣りを行っていた。</p> <p>船長及び同乗者は、これまで波の穏やかな琵琶湖の南湖でブラックバス釣りをしていた。また、琵琶湖大橋を越えて北湖で釣りをするのは、バスフィッシングガイド付きの船への搭乗以外では、本事故当日が初めてであった。</p> <p>船長及び同乗者は、ふだんから事前にインターネットやテレビのニュースで天気と風速のみを確認していて、本事故当日は昼に近づくにつれて風速が約6～7m/sになることは知っていたが、近江八幡市に強風注意報が発表されていることは知らなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、ミニボートを使用するときは風速約4m/s以上の予報であれば出航を見合わせており、沖で波浪がある状況での航行経験が少なかったため、ミニボートより大きなバスボートを使用するときは、どの程度の風速までなら大丈夫なのか把握しておらず、少し風があっても大丈夫という意識があった。</p> <p>船長及び同乗者は、風が強くなることは知っていたが、互いに仕事が忙しく、仕事をやりくりして本事故当日に有給休暇を取得したので、釣り場に向かう際に波が高くなってきたことを認めたが、出航したからには目的地の沖島周辺の釣り場に行き、釣りをしたい気持ちが強かった。</p> <p>船長及び同乗者は、釣りを諦めた際、風が強くなるのでマリーナに早く帰らないといけないという思いが強く、マリーナに電話して対応を相談したり、最寄りの近江八幡市沖島漁港に避難したりすることは思い付かなかった。</p> <p>船長は、マリーナのレンタルボートの利用は初めてであり、マリーナ代表者は、受付時、同マリーナ周辺の琵琶湖西側はまだ風が強くないので問題ないが、目的地の沖島周辺（琵琶湖東側）は既に風が強くなってきているので、注意するように船長に伝えていた。</p>

	<p>同乗者の救命胴衣は、同乗者が約7～8年前に購入したもので、本事故後すぐに処分されており、ガスボンベの取付け状況などを確認することができなかった。また、同乗者は、救命胴衣を購入後、ガスボンベを交換したことがなかった。</p> <p>低体温症に関する文献（一般財団法人海技振興センター発行、「船員の低体温症対策ガイドブック」）によれば、本事故発生当時の湖面温度で、意識不明に陥るまでの時間が30～60分、予想生存可能時間が1～3時間である。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、強風注意報が発表されている状況下、沖島西南西方の釣り場に向かったことから、マリーナに戻ろうと沖島西方沖を船首方から約2.0mの波を受けながら北西進中、水が船尾に滞留して船尾部が沈下し、濡れて船外機が停止して左舷側に傾斜した後、船首部に波を受けて左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者は、昼に近づくにつれて風速が約6～7m/sになると知っており、釣り場に向かう際に波が高くなってきたことを認めた。本船がいつも借りていたミニボートより大きなバスボートであること、仕事をやりくりして本事故当日に有給休暇を取得して出航したからには釣りをしたかったことから、沖島西南西方沖の釣り場に向かったものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者は、ふだんからミニボートを使用するときは、風速4m/s以上の予報であれば出航を見合わせており、沖で波浪がある状況での航行経験が少なかったことから、ミニボートより大きなバスボートを使用するときは、どの程度の風速までなら大丈夫なのか把握しておらず、少し風があっても大丈夫という意識があったものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者は、ふだんから事前にインターネットやテレビのニュースで天気と風速のみを確認していたことから、強風注意報が発表されていることを知らずに出航したものと考えられる。</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、転覆時に本船から落水後、着用していた膨張式救命胴衣が膨張していたが、低体温症により意識が薄れ、波を受けて水を吸引し、溺死に至った可能性があると考えられる。</p> <p>同乗者は、本船が転覆後、転覆した本船上にすぐに上ることができたことから、救助を要請することができ、低い水温に浸かったことによる振戦が認められた以外に顕著な負傷をしなかったものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、強風注意報が発表されている状況下、船長が、昼に近づくとつれて風が強くなることを知っていたが、沖島西南西方の釣り場に向かったため、マリーナに戻ろうと沖島西方沖を船首方から約2.0mの波を受けながら北西進中、水が船尾に滞留して船尾部が沈下し、船外機が停止して左舷側に傾斜した後、船首部に波を受けて左舷側に転覆したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乾舷が小さいバスボートは、波の影響を受けやすいので、船長は、荒天が予想される場合には、出航を控え、出航した後に天候が悪化した場合には、早めに最寄りの港等に避難すること。 ・ 船長は、出航前に気象及び海象情報を入手する際、天気や風速を確認するだけでなく、警報及び注意報の発表状況も必ず確認すること。 ・ レンタルボートを操船する船長は、慣れない水域を航行する際、出航前にレンタルボート業者から避難港に関する情報を入手しておくこと。また、判断に迷ったらレンタルボート業者に連絡して判断を仰ぐこと。 ・ 乗船者は、定期的に使用する膨張式救命胴衣のガスボンベの使用状況等の確認を行い、自動膨張しない場合の取扱方法を把握しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

写真4 岩礁に打ち上げられた本船



(滋賀県警察本部提供)

写真5 船長が着用していた救命胴衣



(滋賀県警察本部提供)