

# 船舶事故調査報告書

平成26年4月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年8月15日（木） 19時40分ごろ
発生場所	長野県諏訪湖 長野県諏訪市所在の初島西方沖620m付近 （概位 北緯36°02.9′ 東経138°06.1′）
事故調査の経過	平成25年8月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 旅客船 はくちょう丸、82トン 120096、株式会社しづさき（A社） 18.48m（Lr）×5.6m×1.8m、鋼 ディーゼル機関、264kW、平成3年5月11日 B プレジャーヨット QUEEN E-1、5トン未満（6.65m） 235-23474長野、個人所有 6.65m（Lr）×2.96m×1.16m、FRP ガソリン機関、5.88kW、平成2年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成3年4月5日 免状交付年月日 平成23年2月22日 免状有効期間満了日 平成28年4月4日 B 船長B 男性 62歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年2月25日 免許証交付日 平成25年3月19日 （平成30年3月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首部及び右舷外板に擦過傷
事故の経過	A船は、船長A及び機関長が乗り組み、長野県下諏訪町の係留地（以下「下諏訪港」という。）において、花火大会の見物客123人

を乗せ、平成25年8月15日17時00分ごろ出港し、諏訪湖東岸の花火の打ち上げ場所付近へ向けて航行した。

A船は、南東の風が吹いて雨がやみ、西の空に晴れ間が見える状態になったので、初島西方沖約400m、底質が泥で水深約4mの所に17時40分ごろ、船首を南東方に向けて船首方及び船尾方にそれぞれ錨を入れ、錨に直結したアンカーロープを伸ばし、錨泊を開始した。

船長Aは、機関を停止せず、クラッチを中立にした状態で錨泊を続けて花火大会の開始を待っていたが、風が徐々に西寄りに変化してきたことを認めたものの、船首及び船尾方にそれぞれ錨を入れていたので、特に問題がないと思っていた。

船長Aは、花火大会開始予定時刻が近づくとつれ、A船の周囲にほかの多くの船が錨泊し始めたことを認め、左舷方にB船の停泊灯が見えたので、錨泊中のB船の存在も知っていた。

B船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、18時00分ごろ諏訪湖南東岸のヨットハーバー（以下「本件ヨットハーバー」という。）を他の4隻の知り合いの船と共に出港した。

B船は、18時20分ごろ、A船の南東方約150m、水深約4mの所に船首から錨を入れ、アンカーロープを伸ばし、船外機を停止せず、クラッチを中立にした状態で単錨泊を開始した。

船長Bは、B船の北西方に錨泊しているA船を視認していた。

A船は、18時45分ごろ激しい雷雨が降り、風向きが北西に変わって風速が増加するとともに、風下に圧流されて19時過ぎごろ船尾方の錨が走錨し、続いて船首方の錨も走錨し始めた。

船長Aは、すぐに走錨に気付き、機関長に船首及び船尾のビットからアンカーロープを外すように指示したが、緊張して外れず、また、慌てており、A船の機関を使用することを思い付かなかった。

船長Aは、まだ距離はあったものの、A船の風下方向に錨泊している旅客船の方へ圧流されるかもしれないと思い、降雨の影響で辺りが見にくく、そのほかの船の存在を失念していた。

船長Aは、左舷中央部付近の乗客が声を出したので、操縦席から降りて声のした方へ向かったところ、19時40分ごろ、A船の左舷とB船の船首とが衝突した。

船長Bは、19時20分ごろ、花火が降雨でほとんど見えなくなって音だけが聞こえるようになり、周囲には落雷もあったので、帰ることを考え、アンカーロープを確認するために船首甲板に行ったところ、降雨で視界が悪くてよく見えなかったものの、B船に向かって接近して来るA船を見て走錨していると思った。

船長Bは、A船が次第にB船の方に近づいて両船間の距離が約40mになったとき、衝突の虞を感じたので、B船のアンカーロープ

を見たが、緊張しており、B船が走錨していないことを確認した。

船長Bは、A船の走錨が途中で止まるかもしれないと思い、状況を観察していたが、両船間の距離が約15mになったとき、確実に衝突すると感じ、B船のアンカーロープが緊張していたので、錨を揚げるには時間が足りず、また、船外機を使用してB船を前進させれば、A船の走錨する速力が速いため、衝突した場合に被害が増大すると考え、船外機を使用せず、船首甲板でA船の動静を見守った。

B船は、19時40分ごろ船首とA船の左舷中央部付近とが衝突し、船長Bが、船首甲板に立って手足でA船を押したものの、更に圧流されたA船に押されてB船の向きが変わり、右舷がA船の左舷に添う形となった。

船長Bは、はさみでB船のアンカーロープを切断し、船外機を操作してA船から離れ、本件ヨットハーバーに向けて航行を行い、20時00分ごろ着いた。

船長Aは、衝突後に無線で会社へ衝突した旨の連絡を入れ、風が息をしてアンカーロープが緩んだときに船尾方のアンカーロープを外して湖に放ち、クラッチを前進に入れて右舵を取り、続いて船首方のアンカーロープも外してほかの船がない沖に移動し、風雨が収まらないため、しばらく待機していたが、やがて風が収まってきたことを認め、20時40分ごろ下諏訪港に着岸して乗客を下船させた。

気象・海象

気象：天気 雨、  
 諏訪特別地域気象観測所の8月15日における気象観測値

時刻	降水量 (mm)	風向・風速(m/s)			
		平均	風向	最大瞬間	風向
17:00	4.0	6.8	WNW	13.5	WNW
17:10	5.5	5.7	NNW	8.8	NNE
17:20	1.5	3.6	S	7.5	NE
17:30	0.0	3.5	SW	4.6	SW
17:40	0.0	2.1	SW	3.6	SSW
17:50	0.0	2.1	N	2.9	N
18:00	0.0	1.1	SSE	2.1	WSW
18:10	0.0	1.7	WNW	2.7	W
18:20	0.0	1.9	NW	2.6	NW
18:30	0.0	2.1	NNW	2.9	NNW
18:40	0.0	2.2	W	4.0	W
18:50	0.0	3.4	W	4.4	W
19:00	0.0	4.1	WNW	5.2	NW
19:10	0.5	4.6	NW	5.7	NNW
19:20	2.5	5.0	NW	7.0	NW

	<table border="1"> <tr><td>19:30</td><td>4.5</td><td>7.6</td><td>NW</td><td>12.2</td><td>MW</td></tr> <tr><td>19:40</td><td>17.5</td><td>12.5</td><td>NW</td><td>18.7</td><td>NW</td></tr> <tr><td>19:50</td><td>8.5</td><td>10.9</td><td>NW</td><td>16.0</td><td>NW</td></tr> <tr><td>20:00</td><td>14.5</td><td>13.3</td><td>NW</td><td>27.4</td><td>WNW</td></tr> <tr><td>20:10</td><td>9.0</td><td>8.5</td><td>NNW</td><td>16.3</td><td>NNW</td></tr> <tr><td>20:20</td><td>10.0</td><td>4.8</td><td>NNW</td><td>14.5</td><td>NNW</td></tr> <tr><td>20:30</td><td>14.5</td><td>5.4</td><td>NW</td><td>11.7</td><td>NW</td></tr> <tr><td>20:40</td><td>5.0</td><td>4.7</td><td>NNW</td><td>8.0</td><td>NNE</td></tr> </table> <p>諏訪市には、16時20分に大雨警報、洪水警報及び雷注意報が発表され、本事故当時も継続していた。</p>	19:30	4.5	7.6	NW	12.2	MW	19:40	17.5	12.5	NW	18.7	NW	19:50	8.5	10.9	NW	16.0	NW	20:00	14.5	13.3	NW	27.4	WNW	20:10	9.0	8.5	NNW	16.3	NNW	20:20	10.0	4.8	NNW	14.5	NNW	20:30	14.5	5.4	NW	11.7	NW	20:40	5.0	4.7	NNW	8.0	NNE
19:30	4.5	7.6	NW	12.2	MW																																												
19:40	17.5	12.5	NW	18.7	NW																																												
19:50	8.5	10.9	NW	16.0	NW																																												
20:00	14.5	13.3	NW	27.4	WNW																																												
20:10	9.0	8.5	NNW	16.3	NNW																																												
20:20	10.0	4.8	NNW	14.5	NNW																																												
20:30	14.5	5.4	NW	11.7	NW																																												
20:40	5.0	4.7	NNW	8.0	NNE																																												
その他の事項	<p>船長Aは、A社の運航管理者を兼務していた。</p> <p>船長Aは、前日及び当日朝のテレビの天気予報及びインターネットの情報から、夜になれば、雨が降ることを予測していた。</p> <p>A船は、フリュークの長さが約18cm、ストックの長さが約90cmのストックアンカーを船首及び船尾共に1つずつ装備していたが、キャプスタンを装備しておらず、錨の操作を手で行っていた。</p> <p>A船は、錨泊中、航海灯、停泊灯、船尾灯、作業灯などを表示し、乗客が行動できるように客室内のダウンライトを花火を見ることが可能な程度の光量に調整を行い、点灯していた。</p> <p>船長Aは、平成7年7月から本船の船長職に就き、錨を使用するのが、年に2回行われる花火大会のみであり、約5年前に一度、A船での走錨を経験していたものの、本事故当時、A船が装備していた汽笛を使用することを思い付かなかった。</p> <p>船長A及び機関長は、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>B船の錨は、重量が約10kgのダンフォース型であった。</p> <p>B船は、両色灯、船尾灯及び停泊灯を表示し、キャビン内にエアホーンを所持していたが、船長Bは、本事故当時、使用しなかった。</p> <p>船長Bは、出港前に大雨が降るという情報を天気予報から入手しており、また、仲間の船とも情報を交換していた。</p> <p>船長Bは、諏訪湖でのヨットの経験を約8年有していたが、本事故当日、本件ヨットハーバーを出港後に嵐になることは予測しなかった。</p> <p>船長B及びB船の同乗者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>																																																
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> <p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船及びB船は、大雨警報、洪水警報及び雷注意報が発表されている状況下、初島西方沖で錨泊中、A船が走錨したものの、船長Aが、風下で錨泊中の旅客船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかった</p>																																																

	<p>たことから、B船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の走錨を認め、動静を観察したものの、船外機を使用してB船を前進させれば、衝突した場合に被害が増大すると思い、錨の操作、船外機の使用などの衝突を避けるための動作をとらなかったことから、B船とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船及びB船が初島西方沖で錨泊中、A船が走錨してB船に向けて圧流されたものの、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが衝突を避けるための動作をとらなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 気象に関する詳細な情報を入手し、大雨警報、洪水警報及び雷注意報が発表されているような状況では、出港を中止することが望ましい。</li> <li>・ 錨泊する際は、船体の特性を考慮し、走錨の危険を考慮して十分な長さの錨鎖を用意すること。</li> <li>・ 錨泊中は、常時適切な見張りを行い、走錨して他の錨泊船と衝突する虞があるときは、汽笛等を使用して注意喚起信号を行うとともに、早期に衝突回避措置を採ること。</li> </ul>