

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年12月23日 18時50分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港 愛知県名古屋市港区港町所在のガーデンふ頭南方沖 名古屋港海上交通センター金城信号所から真方位030° 3.27 海里付近 （概位 北緯35°04.9′ 東経136°52.8′）
事故の概要	旅客船スーパーコメットIは、東進中、錨泊中のプレジャーボート <small>メイプル スカイ</small> Maple Sky IIに衝突した。 スーパーコメットIは、右舷船尾部の窓ガラスに破損を生じ、また、Maple Sky IIは、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年12月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 スーパーコメットI、10トン 251-14414 愛知、東山ガーデン株式会社（A社） 13.19m (Lr) × 3.58m × 0.85m、FRP ガソリン機関2基（船外機）、132.4kW（合計）、平成3年4月 B プレジャーボート Maple Sky II、5トン未満 290-45214 愛知、個人所有 7.47m (Lr) × 2.88m × 1.62m、FRP ディーゼル機関（船内外機）、169.17kW、平成7年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 68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 昭和62年12月21日 免許証交付日 令和4年12月15日 （令和9年12月20日まで有効） B 船長B 39歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成30年8月9日 免許証交付日 令和4年6月16日 （令和9年6月15日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船尾部の窓ガラスに破損（写真1参照）</p>  <p>写真1 A船の右舷船尾部の窓ガラス破損状況（A社提供）</p> <p>B 船首部に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：16時45分</p>
事故の経過	<p>A船は、名古屋市中川区運河町所在のささしまライブ乗船場（以下「乗船場」という。）と同市港区港町所在のガーデンふ頭の間を運航する水上バスで、令和5年12月23日17時54分ごろ乗船場着で運航を終えた後、船長Aが1人で乗り組み、交替船長1人を乗せ、法定灯火を表示し、定係地の同区木場町に向けて、乗船場を出航した。（写真2参照）</p>  <p>写真2 A船（A社ホームページから引用）</p> <p>A船は、船長Aが船首側の操縦席に座って手動操舵で操船し、乗船場から中川運河を約5～6ノットの対地速力で南下してガーデンふ頭付近に至り、同速力を半分程度に減速した。</p> <p>当時、ガーデンふ頭前面海域では、花火大会の開催に伴い、航泊禁止区域（北緯35°05'12.5" 東経136°52'55.3"を中心とする半径315m円内）が指定され、同区域の円周上には、簡易灯浮標17基（黄光、4秒1閃光）が設置されており、同区域内の台船から打ち上げられる花火により、断続的に大きな音が発生してい</p>

た。(図1参照)

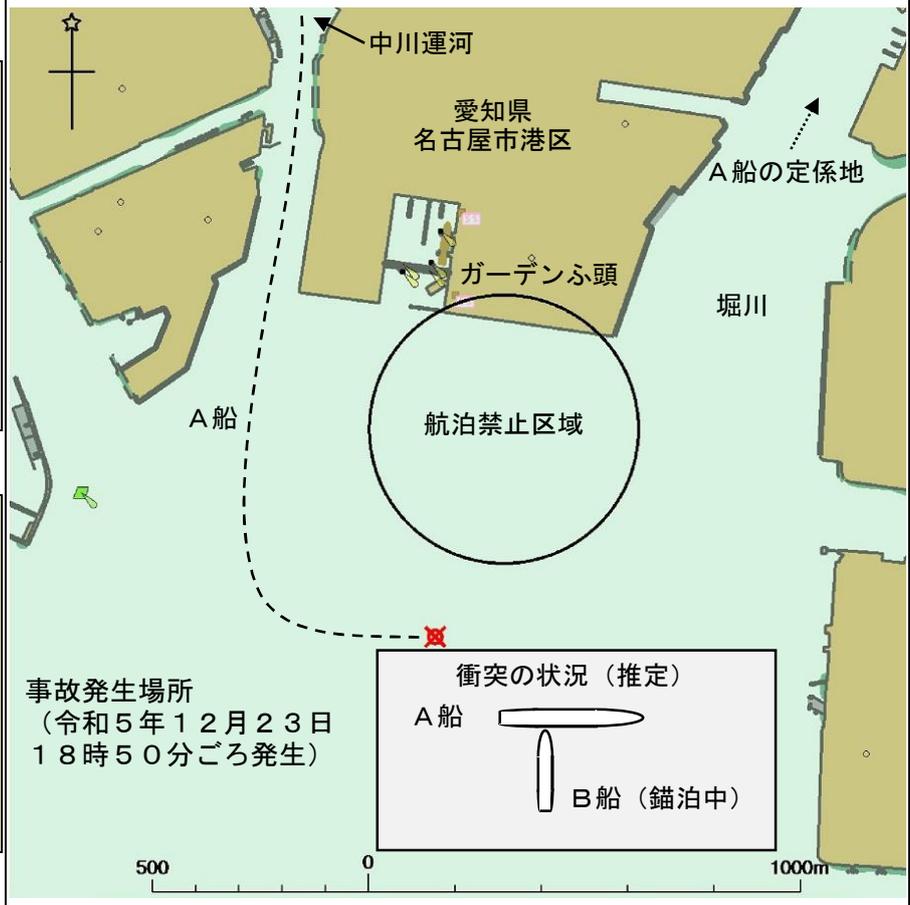


図1 事故発生経過概略図

A船は、ふだん、中川運河から定係地へ向かう際、ガーデンふ頭の岸壁付近を東進していたが、本事故当日は、花火観覧の船舶が漂流又は錨泊している状況で、航泊禁止区域の沖側を東進していた。

船長Aは、左舷船首方に見える航泊禁止区域を示す簡易灯浮標に意識を向けて航行を続けていたところ、右舷船首方約15mに錨泊中のB船に気づき、左舵一杯としたものの、18時50分ごろA船の右舷船尾部がB船の船首部に衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人(以下「同乗者B₁」、「同乗者B₂」、「同乗者B₃」という。)を乗せ、花火観覧の目的で、法定灯火を表示し、16時30分ごろ愛知県飛島村木場の定係地を出航した。

B船は、17時30分ごろガーデンふ頭南方沖に到着して船首を北方に向け、白色全周灯を表示し、船首から錨を投下して錨索約16mを伸出し錨泊した。

船長Bは、周囲に錨泊及び漂流している約20隻の船舶を認め、船体中央部の操舵室右舷側の操縦席に、同乗者B₁は船首部左舷側に、同乗者B₂は船尾部右舷側にそれぞれ座り、同乗者B₃は操舵室で立ち天井のハッチを開けて顔を出し、右舷船首方向に打ち上がる花火を見

	<p>ていた。(写真3参照)</p>  <p>写真3 B船(船長B提供)</p> <p>船長Bは、左舷方約200mにA船の舷灯を視認し、B船まで距離があり、接近してくるとは思わず花火を見ていた。</p> <p>船長Bは、その後、更に接近してきたA船を左舷方約20mに視認したので、B船の室内灯や作業灯を点灯し、B船に設置されたホーンを鳴らし続けたものの、B船にA船が衝突した。</p> <p>船長Aは、A船にB船をロープで繋ぎ、B船乗船者の負傷の有無や船体の状況を確認して118番通報するとともに、A社運航管理者に状況を連絡し、到着した海上保安官の調査を受けた後、A船は、自力で航行し定係地に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが到着した海上保安官の調査を受けた後、自力で航行し名古屋市港区の海上保安庁の巡視船基地に向かった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>花火大会の開演は18時30分で、終演は19時15分の予定であり、本事故当時、花火が打ち上げられていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時のB船の錨泊状況から、機関を始動しB船を移動させるまでに、2分程度の時間が掛かると本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、ガーデンふ頭南方沖において、東進中、船長Aが、左舷船首方に見える花火大会の開催に伴う航泊禁止区域の円周上に設置された簡易灯浮標に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、直前でB船に気付いて左舵一杯としたものの間に合わず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、ガーデンふ頭南方沖において、船首を北方に向けて錨泊中、船長Bが、左舷方に視認したA船の舷灯とは距離があり、B船に接近してくるとは思わず、打ち上げられていた花火を見ていて、更に接近してきたA船を視認して、B船の室内灯や作業灯を点灯し、ホーンを鳴らしたものの、A船が衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故当時、航泊禁止区域内の台船から打ち上げられていた花火の大きな音が断続的に発生していた状況下、B船が鳴らしたホーンの音が周囲に聞こえなかった可能性があると考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、ガーデンふ頭南方沖において、航泊禁止区域内の台船から打ち上げられていた花火の大きな音が断続的に発生していた状況下、A船が東進中、B船が船首を北方に向けて錨泊中、船長Aが、左舷船首方に見える同区域の円周上に設置された簡易灯浮標に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、直前でB船に気付いて左舵一杯としたものの間に合わず、A船がB船に衝突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"> ・ 小型船舶の船長は、花火大会の観覧等のために錨泊又は漂泊する船舶等が輻輳する海域を航行する場合、見張りを適切に行うこと。