

船舶事故調査報告書

令和6年4月17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（水路杭）
発生日時	令和5年10月20日 20時00分ごろ
発生場所	浜名湖一号水路10番杭 舞阪灯台から真方位358° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 42.3′ 東経137° 36.7′）
事故の概要	遊漁船征丸は、浜名湖一号水路を航行中、10番杭に衝突した。 征丸は、遊漁客1人が負傷し、右舷船首部外板に亀裂が生じた。
事故調査の経過	令和5年11月8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	遊漁船 征丸、0.4トン SO3-24233（漁船登録番号）、個人所有 6.08m（Lr）×1.46m×0.54m、FRP ガソリン機関、44.10kW、不明 第242-31451号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照） 

写真1 本船の外観

乗組員等に関する情報	<p>船長 36歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年12月21日 免許証交付日 令和2年11月24日 (令和8年3月21日まで有効)</p> <p>遊漁客A 51歳</p>
死傷者等	重傷 1人(遊漁客A)
損傷	<p>右舷船首部外板に亀裂(写真2参照)</p>  <p>写真2 本船の船首部</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 湖象：潮高 約1.1m、潮汐 ほぼ高潮時</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、遊漁客4人を乗せ、点火いさり漁法による遊漁の目的で、浜名湖内の漁場に向け、令和5年10月20日18時55分ごろ、浜名湖雄踏地区の船着場(以下「雄踏船着場」という。)を出発した。</p> <p>本船の行う点火いさり漁法は、夜間、水中灯で水面下を照らし、甲殻類その他の魚類を、やす、たも網等の漁具を使用して採捕するもので、通年行うことができるが、船長は、おおむね5～9月の間を遊漁の期間としていた。(写真3、写真4参照)</p>



写真3 本船の水中灯



写真4 本船の漁具

船長は、浜名湖南東部の沿岸を移動しながら遊漁を行っていたところ、交流電源で作動する水中灯が海中に落下してしまい、直流電源で作動する水中灯を予備として備えていたものの、作動用のバッテリーを積んでいなかったため、雄踏船着場に戻った。

船長は、雄踏船着場でバッテリーを積み込み、水中灯を船首部に設置して再出発したのち、雄踏船着場のすぐ北西方の水域で遊漁を行ったものの、釣果が得られず、浜名湖南部の弁天橋付近に移動することとした。

浜名湖には、比較的水深の深い水域が筋状に広がり、その筋を水路と呼称しており、各水路には名前が付けられ、水路の端部や分岐点には、主として水深が確保された可航域を示すための船舶安全標識（水路杭）が設けられ、雄踏船着場の西側には南北方向に延びる一号水路があり、南側に向かって順に、雄踏大橋、弁天大橋、弁天橋があった。（図1、図2参照）



図 1 浜名湖南東部の水路状況（国土地理院HPより抜粋）

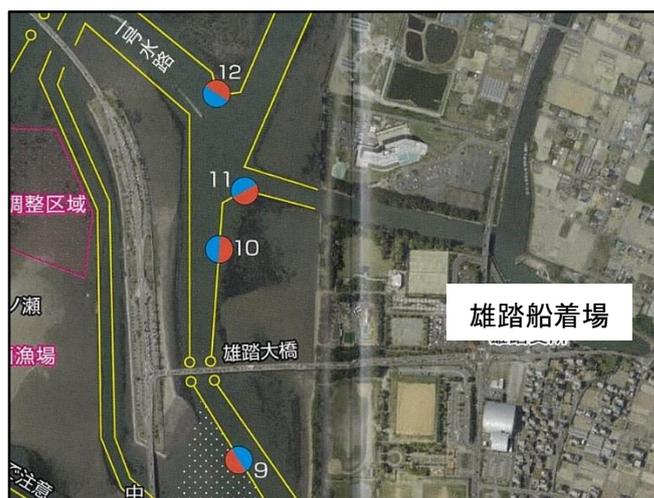


図 2 雄踏大橋付近の水路状況
（「浜名湖の道しるべ^{*1}」より抜粋）

^{*1} 文献「浜名湖の道しるべ」（公益財団法人浜名湖総合環境財団、平成29年1月発行）

船長は、ふだん、雄踏船着場から弁天橋に向かう際には、頂部に点滅灯がある一号水路11番杭（以下、杭については「一号水路」を省略する。）を左に見ながら左転して一号水路に入り、灯火のない10番杭を携帯型のサーチライトで探し、10番杭を左側に見ながら南進して雄踏大橋に向かっていった。（写真5～10参照）

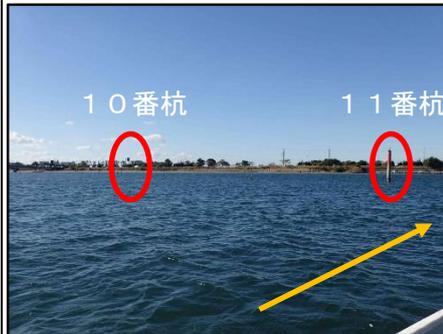


写真5 一号水路入航前



写真6 一号水路入航

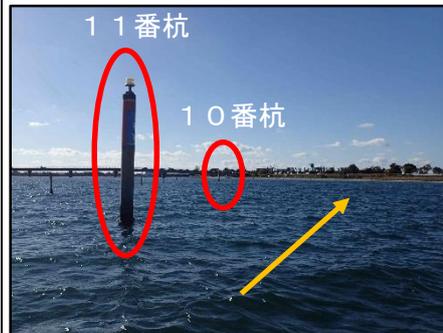


写真7 左転して南進



写真8 一号水路を南進

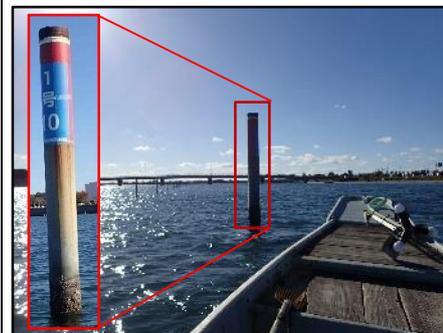


写真9 10番杭



写真10 サーチライト

本船は、船体中央付近に生けすがあり、生けすの縁の右舷側に遊漁客Aが、左舷側に1人の遊漁客が、生けすの両舷前方に備えていた小型の椅子に2人の遊漁客がそれぞれ腰を掛け、船尾に船長が立って船外機の操縦に当たり、約20km/hの対地速度で、航行を始めた。（写真11参照）

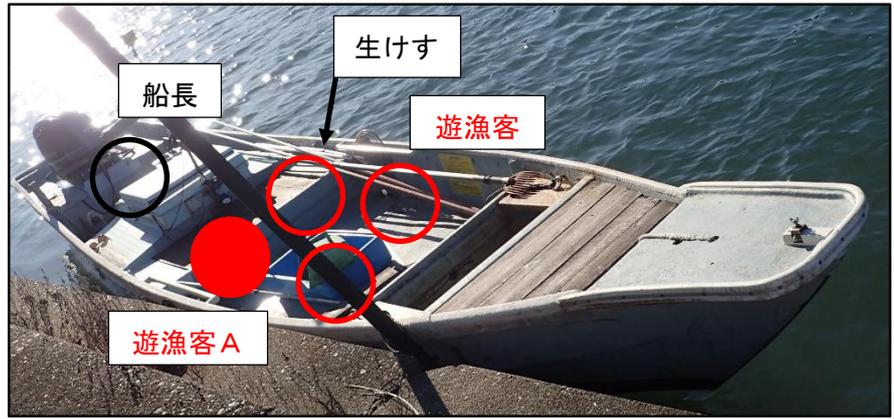


写真 1 1 乗員の乗船位置

船長は、一号水路に差し掛かり、11番杭を左に見ながら左転したところ、11番杭との距離がふだんより離れていたため、11番杭を大回りしてしまったと考え、そうであれば、10番杭がふだんより左舷方に見えると思った。

船長は、左舷船首方をサーチライトで照射して10番杭を探し、船首方となった10番杭に気付かないまま緩やかに左転を続け、至近となって10番杭に気付く、左舵を取ったものの間に合わず、20時00分ごろ、本船の右舷船首部が10番杭に衝突した。(図3参照)

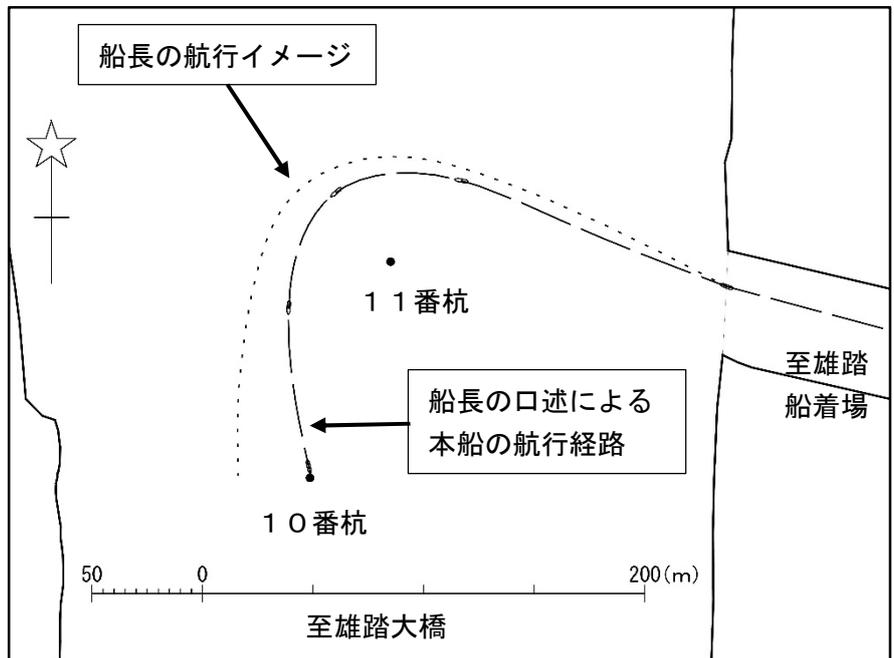


図 3 経過概略図

本船は、衝突の衝撃により、遊漁客 A が船首方に投げ出されて 10 番杭に当たって落水し、船長も落水した。

船長は、直ちに泳いで遊漁客 A に向かい、遊漁客 A の意識がなかったので、遊漁客 A が着用していたベスト型の手動膨張式救命胴衣を膨らませ、本船が僅かに移動していたので、船上にいた遊漁客に本船の

	<p>操縦を依頼し、到着した本船に遊漁客Aを引き揚げてもらい、自身も乗り込んだのち、雄踏船着場に戻った。</p> <p>遊漁客Aは、他の遊漁客の119番通報によって到着した救急車で病院に搬送され、前頭蓋骨骨折、外傷性くも膜下出血、脳挫傷等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、平成29年4月13日に静岡県の遊漁船業者として登録されており、令和4年4月13日に登録更新がされていた。</p> <p>船長は、本事故の約6年前に漁師となり、主にあさり漁に従事しており、年に50～60回、依頼があったときに遊漁を行っていた。</p> <p>船長は、持病もなく、本事故当時、睡眠状況及び健康状態は良好であった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、浜名湖一号水路を航行中、船長が、灯火のない10番杭がふだんより左舷方に見えると思い、左舷船首方をサーチライトで照射して10番杭を探し、船首方となった10番杭に気付かないまま緩やかに左転を続けたことから、至近となって10番杭に気づき、左舵を取ったもの間に合わず、10番杭に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、一号水路に差し掛かり、11番杭を左に見ながら左転した際、11番杭との距離がふだんより離れていたことから、11番杭を大回りしてしまったと考え、10番杭がふだんより左舷方に見えると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が浜名湖一号水路を航行中、船長が、灯火のない10番杭がふだんより左舷方に見えると思い、左舷船首方をサーチライトで照射して10番杭を探し、船首方となった10番杭に気付かないまま緩やかに左転を続けたため、10番杭に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型漁船の船長は、夜間、灯火のない物標をサーチライト等で探索し、航行目標として使用する場合、物標が見付からないときには、停船するか、舵効が維持できる最低の速力としたのち、物標を見付けてから航行を再開すること。 ・ 小型漁船の船長は、レーダーを備えない船舶で夜間に航行する場合、可能な限り灯火等を目標にし、サーチライトを照射して探索しないといけないような物標を目標としないことが望ましく、ま

	た、周囲の灯火等を利用して避険線*2を策定しておくこと。
--	------------------------------

*2 「避険線」とは、あらかじめ海図上で危険水域を調査して、物標の方位線または重視線や距離などにより、危険側と安全側の境界線を明示しておく。この境界線を避険線という。(出典 「地文航法」、長谷川健二・平野研一・石倉歩、海文堂出版株式会社(2021年5月10日二訂4版発行)

付図1 事故発生場所概略図

