

船舶事故調査報告書

令和6年5月22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7月24日 12時00分ごろ
発生場所	静岡県浜松市舞阪漁港西方沖 浜名港背割堤灯台から真方位065°830m付近 (概位 北緯34°41.0′ 東経137°36.4′)
事故の概要	漁船第三十六宮川丸は、 ^{みやがわ} 錨泊中、また、プレジャーボートダイアナ号は、北北東進中、両船が衝突した。 第三十六宮川丸は、船長が負傷し、右舷中央部外縁に亀裂を伴う凹損等を生じ、また、ダイアナ号は、船首部外板等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年8月2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 漁船 第三十六宮川丸、0.6トン AC3-59273（漁船登録番号）、個人所有 6.80m(Lr)×1.75m×0.49m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、 平成30年4月1日 (写真1 参照)



写真1 A船の外観

B プレジャーボート ダイアナ号、5トン未満
 242-21799静岡、個人所有
 6.56m (Lr) × 2.37m × 1.22m、FRP
 ガソリン機関、110.30kW、平成8年12月
 (写真2 参照)



写真2 B船の外観

乗組員等に関する情報

A 船長A 52歳
 二級小型船舶操縦士
 免許登録日 平成19年11月15日
 免許証交付日 令和3年11月15日

	<p>(令和9年11月14日まで有効)</p> <p>B 船長B 59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15年9月5日 免許証交付日 令和4年9月22日 (令和10年9月4日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A 軽傷 1人(船長A) B なし</p>
損傷	<p>A 右舷中央部外縁に亀裂を伴う凹損、左舷中央部外縁に凹損等(写真3参照)</p>  <p>写真3 A船の損傷状況</p> <p>B 船首部外板及び船底外板に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好 湖象：湖上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、採介藻(あおさ)漁の目的で、僚船3隻(うち1隻を「僚船A」という。)と共に、船首喫水が約0.1m、船尾喫水が約0.4m、乾舷の高さが約0.4mで、舞阪漁港北方沖の漁場に向け、令和5年7月24日05時10分ごろ同漁港の係留地を出発した。</p> <p>A船は、ふだんは愛知県田原市福江漁港周辺で漁を行っていたものの、時期に応じ、浜名湖所在の漁業協同組合の許可を得て、浜名湖で漁を行っており、7月14日に僚船3隻と共に舞阪漁港に回航され、17日から漁を始めていた。</p> <p>A船は、漁場に到着し、僚船3隻と共に漁を行い、11時10分ごろ帰港して水揚げを行ったのち、舞阪漁港の港外で船内の清掃を行う目的で、11時40分ごろ再び係留地を出発し、11時45分ごろ舞</p>

阪漁港の第2防波堤の西側に到着した。

A船及び僚船3隻は、南側から‘僚船A、A船、その他2隻の僚船’（以下「A船群」という。）の順で第2防波堤に沿って南北方向に一定間隔で並び、トンボと呼ばれる漁具3箇を錨の代用として使用し、右舷側の船首部、中央部、船尾部からそれぞれ投げ、船首を東方に向けて錨泊し、船内の清掃を始めた。（写真4、図1参照）



写真4 トンボと呼ばれる漁具

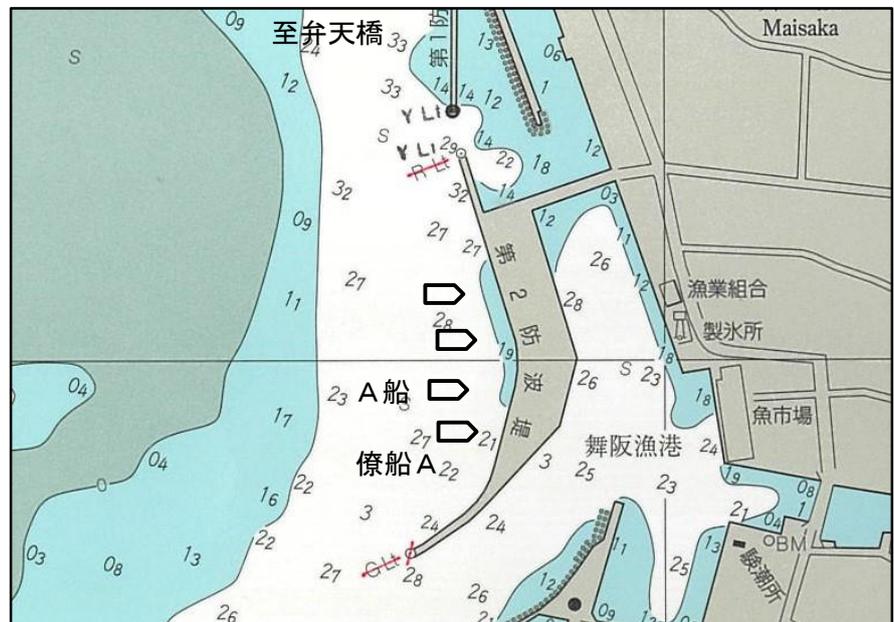


図1 A船群の錨泊状況（イメージ）

船長Aは、A船の右舷後方約800mに、浜名湖の今切口を北進してきたであろうB船が東進していることを認めたが、B船までまだ遠く、B船がどこに向かっているのか分からなかった。

船長Aは、B船が接近したとしても、A船群が並んで錨泊している

ので、B船がA船群に気付き、航行しているB船が錨泊しているA船群を避けると思い、船尾部で下方を向いて清掃を続け、ふと顔を上げて右舷方を見たところ、B船が至近まで接近していることに気付いたものの、12時00分ごろA船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、浜名湖南方沖の釣り場に向け、24日05時00分ごろ、浜松市所在のマリーナの定係地を出発した。

船長Bは、釣り場に到着したのち、釣果を求めて移動しながら釣りをを行い、11時00分ごろ静岡県天竜川河口の南方沖で釣りをやめて帰航を始めた。

B船は、操舵室の右舷側に操縦席があり、本事故当時、舵輪前方に魚群探知機能付きのGPSプロッターが、右舷側の前面ガラス手前にGPSアンテナがそれぞれ設置されており、操縦席に腰を掛けた状態での前方の見通しは良好であったものの、身体を左右に振ることで解消できるGPSアンテナによる死角が生じていた。(写真5～7参照)



写真5 B船の船首方の見通し状況



写真6 GPSアンテナ



写真7 B船の操縦席前方

船長Bは、浜名湖に入ったのちには、浜名湖南部にあるイカリ瀬周辺の浅所が気になるので、できる限り右舷側の構造物に接近してイカ

り瀬を中心に反時計回りに航行し、マリーナの方向にある弁天橋を通過するつもりであった。

船長Bは、操縦席に腰を掛けて操縦に当たり、今切口を通過して浜名湖に入って右転し、浜名湖南岸に沿って、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東北東進を始め、船首方を見渡したものの、今まで、第2防波堤の西側で漁業に従事している漁船を見たことがなく、第2防波堤の西側にいるA船群に気付かず、弁天橋まで航行の支障になる船舶はいないと思った。

船長Bは、右舷方の浜名湖南岸に釣り人がいることに気付き、釣り糸がプロペラに絡まないか釣りの様子が気になったので、右舷方を見ながら航行を続け、前方に視線を戻して第2防波堤の南端に接近していることを知り、船外機の出力を下げたのち、第2防波堤に沿って北方に向かおうと思い、舵を左に取り、船外機の出力を急に上げ、北北東進を始めた。(写真8、9参照)



写真8 浜名湖南岸から舞阪漁港方面の状況

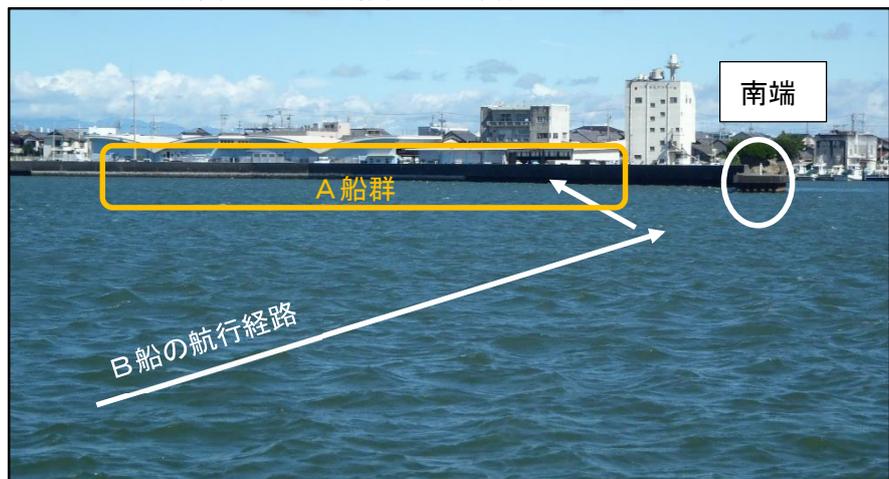


写真9 第2防波堤付近

船長Bは、B船が船首を浮上させながら左転したので、瞬間的に船首浮上による死角が発生し、A船群が船首方となっていたものの、A

	<p>船群に気付かず、その後、右舷方の第2防波堤を見ながら、A船に向かって航行を続け、約10knの速力で、B船とA船とが衝突した。</p> <p>僚船Aの船長は、僚船Aの清掃をしていたところ、本事故の発生に気付き、船長Bと共に、落水していた船長Aを引き揚げ、付近の漁業協同組合に支援を要請した。</p> <p>船長Aは、他の僚船によって舞阪漁港に運ばれ、救急車に移乗して病院に搬送され、左足の打撲等と診断された。</p> <p>B船は、自力で航行し、船長Aの乗った僚船に続いて舞阪漁港に入港し、海上保安庁の調査を受けた。</p> <p>A船は、僚船にえい航されて係留地に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、平成21年ごろ、A船を所有する海藻加工会社に入社し、A船と同等の小型船舶の船長として職務に従事しており、本事故当時、疲れもなく、健康状態は良好であった。</p> <p>船長Bは、平成9年ごろ本船を購入し、冬期を除き、月に2、3回程度静岡県沿岸に釣りに出ており、本事故当時、疲れもなく、健康状態は良好であった。</p> <p>A船は、本事故当時、漁を行っていることを示す高さ約50cmの青色の旗を船首に掲げているのみで、黒色の球形形象物を掲げていなかった。</p> <p>A船は、汽笛等を備えておらず、本事故当時、呼子笛等の有効な音響による信号を行うことができない手段がなかった。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、舞阪漁港西方沖で錨泊中、船長Aが、A船の右舷後方約800m付近にB船が東進していることを認めたものの、B船が接近したとしても、B船がA船群に気付き、航行しているB船が錨泊しているA船群を避けると思い、そのまま船尾部で下方を向いて清掃を続けたことから、B船が至近となるまで接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、舞阪漁港西方沖で北北東進中、船長Bが、A船群に気付かず、第2防波堤に沿って北方に向かおうと思い、右舷方の第2防波堤を見ながら、A船に向かって航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が船首を浮上させながら左転したので、瞬間的に船首浮上による死角が発生し、A船群が船首方となっていたものの、A船群に気付かず、その後、右舷方の第2防波堤を見ながら、A船に向かって北北東進を始め、約10knの速力で、B船とA船とが衝突した</p>

	<p>ものと考えられる。</p> <p>船長Bは、右舷方の浜名湖南岸にいた釣り人の様子が気になり、右舷方を見ながら航行を続けたこと、第2防波堤の南端に接近していることを知った際に、船首を浮上させながら左転して瞬間的に船首浮上による死角が発生したこと、及び右舷側の前面ガラス手前に設置されていたGPSアンテナによる死角が生じていたことから、A船群に気付かず、北北東進したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、今切口を通過して浜名湖に入って右転し、船首方を見渡した際に、今まで第2防波堤の西側で漁業に従事している漁船を見ることがなかったこと、及び約0.4mの乾舷のA船が漁を行っていることを示す高さ約50cmの青色の旗を船首に掲げているのみであったことから、A船群に気付かず、弁天橋まで航行の支障になる船舶はいないと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、舞阪漁港西方沖において、A船が錨泊中、B船が北北東進中、船長Aが、B船を認めていたものの、B船が接近したとしても、航行しているB船が錨泊しているA船群を避けると思い、そのまま船尾部で下方を向いて清掃を続け、また、船長Bが、A船群に気付かず、第2防波堤に沿って北方に向かおうと思い、右舷方の第2防波堤を見ながら航行を続けたため、両船が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、法令で汽笛を備えることが定められていなくても、呼子笛、ボンベ式ホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくこと。 ・ 小型船舶の船長は、錨泊する際には、黒色の球形形象物を掲げ、他船が接近する場合には、有効な音響による信号で注意喚起を行い、必要に応じて衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 和船型など乾舷の低い漁船で操業する船長は、他船から発見されやすくなるよう、大きな旗等を掲げることが望ましい。 ・ 小型船舶の船長は、遠方から見渡し、周囲に他の船舶を認められなかったとしても、見落とした場合や、見渡した後に状況が変化する可能性があることを考慮し、常に全周に意識を向けて見張りを行い、一方だけを見て航行しないこと。 ・ 小型船舶の船長は、航海計器等を設置する場合、操縦位置から死角となるような位置に設置せず、操縦位置からの周囲の見通しを常に良好な状態に保つこと。 ・ 小型船舶の船長は、機関の出力を急に上げると、船首が浮上して死角が発生することがあり、死角を発生させたまま転舵すると船首方の物標に気付かないことがあるので、機関の出力を急に上げて転舵しないこと。

付図1 事故発生経過概略図

