

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日

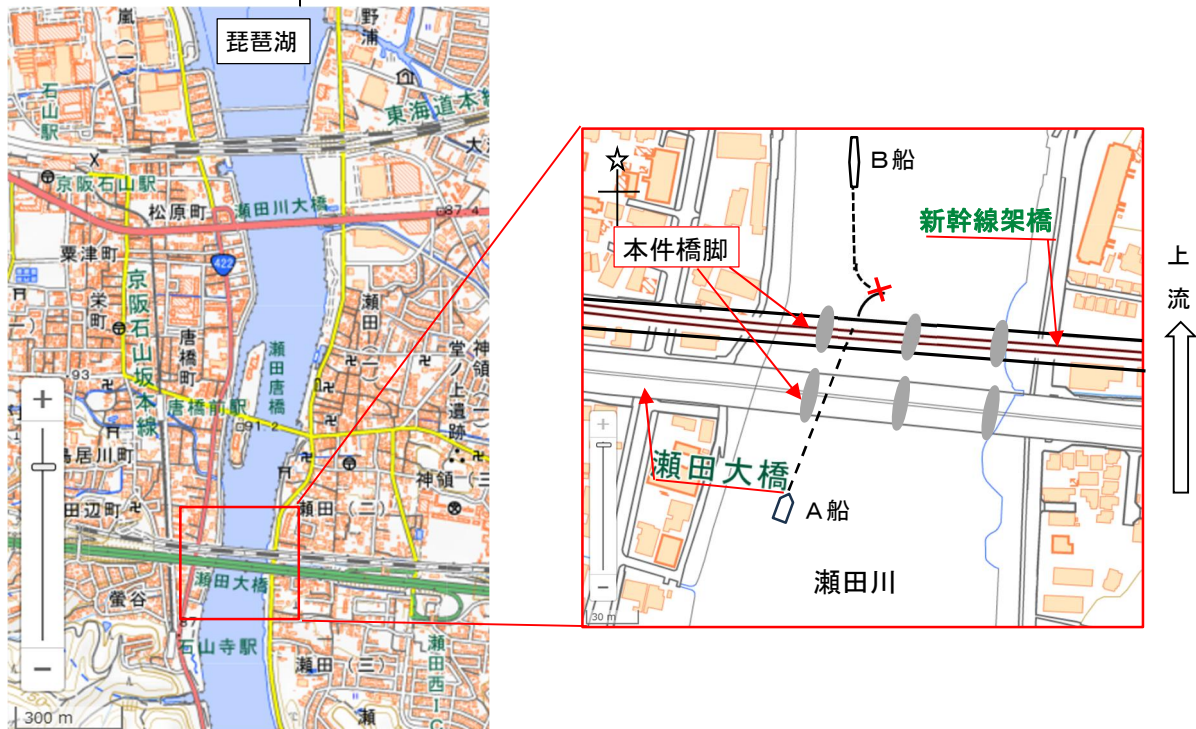
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和7年4月21日 06時15分頃
発生場所	滋賀県大津市瀬田川瀬田大橋上流付近 三大寺四等三角点から真方位237°1,050m付近 (概位 北緯34°58.2′ 東経135°54.3′)
事故の概要	漁船音奏丸は、北北東進中、また、手漕ぎボート（船名なし）は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年4月21日、主管調査官（神戸事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 音奏丸、0.4トン SG6-6354（漁船登録番号）、個人所有 第242-8953号（船舶検査済票の番号） B 手漕ぎボート（船名なし）、総トン数なし（全長約9.5m） なし、龍谷大学漕艇部（B部）
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型 B 艇長B、操縦免許 なし 漕手B、操縦免許 なし
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部に擦過痕及び船外機に擦過傷 B 船首部に破損
気象・水象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 水象：川面 平穏
事故の経過	A船（操舵区画を有する船外機船）は、船長Aが1人で乗り組み、ひき縄漁の目的で、滋賀県琵琶湖北部の漁場に向け、瀬田大橋下流の瀬田川右岸の係留場所を出航した。 船長Aは、操舵区画中央の舵輪の前に立ち、‘GPSプロッター付き魚群探知機’（以下「GPS魚探」という。）を作動させ、手動操舵で操船を開始した。 船長Aは、瀬田川を航行する際の制限速力である7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）を超えないように、GPS魚探の速力表示に視線を向けながら約6～7knの速力でA船を北北東進させた。 船長Aは、瀬田川右岸から瀬田川の中央付近に向けて最短距離となる直進する針路で航行しようと思い、瀬田大橋及び新幹線架橋の右岸側の橋脚（以下「本件橋脚」という。）に寄ってA船を航行させていたので、本件橋脚により左舷船首方に死角が生じた状態で操船していた。

船長Aは、新幹線架橋の下を通過していたとき、GPS魚探の速力表示に視線を向けていたところ、危ないと叫ぶ声が聞こえ、前方を見たところ、左舷船首方至近にB船を認めた。

船長Aは、主機を中立として右舵を取ったものの、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。

(図1 参照)



国土地理院 Web サイト地図を加工して作成

図1 事故発生経過概略図

船長Aは、両船の損傷状況及びB船の乗船者2人に負傷がないことを確認し、来援したB部の監視船にB船のえい航を依頼した後、2人をA船に移乗させ、B船の出発場所に搬送した。

A船は、レーダーを装備していなかった。

B船は、ダブルスカル（2人の漕手が合計4本のオールを使って漕ぎ進む艇種）競技の競漕用ボートであり、艇長Bが船尾部に、漕手Bが船首部に、それぞれ船尾方を向いて着座し、練習の目的で、瀬田大橋上流の瀬田川右岸の棧橋を出発した。

B船は、漕手Bが後方を振り返りながら船首方の見張りを行い、約5 km/h（艇長Bの体感による速力）の速力で南進していた。

漕手Bは、B船に向かって接近するA船を船首方の新幹線架橋下付近に認め、艇長Bに報告した。

艇長B及び漕手Bは、漕ぐのを止め、B船を惰性で航行させながら、A船に向かって掛け声による注意喚起を行い、A船の動静を見ていた。

	<p>艇長Bは、A船が直進して更に接近し、船長AがB船に気付いていないように見えたので、衝突の危険を感じ、再度掛け声による注意喚起を行うとともに、右舷方に避航する十分な水域がなかったため、A船の船首方を通過して衝突を避けようと思い、B船を左転させたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船の出発場所にいたB部員は、本事故を目撃し、瀬田大橋下流で監視船上から練習の指導を行っていたB部監督に携帯電話で本事故の発生を報告した。</p> <p>B船は、来援した監視船にえい航されて出発場所に戻った。</p> <p>B部監督は、本事故の発生を警察に通報した。</p> <p>滋賀県琵琶湖等水上安全条例（昭和30年12月23日滋賀県条例第55号）には、本事故発生場所付近における航法として、動力船が動力船以外の船舶の進路を避けなければならない旨規定されている。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、北北東進中、船長Aが、瀬田川を航行する際の制限速度である7knの速力を超えないようにGPS魚探の速力表示に視線を向け、適切な見張りを行っていなかったことから、左舷船首方から接近するB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、瀬田川右岸から瀬田川の中央付近に向けて最短距離となる直進する針路で航行しようと思い、本件橋脚に寄って操船していたことから、左舷船首方に本件橋脚による死角が生じ、左舷船首方から接近するB船に気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>B船は、南進中、艇長B及び漕手Bが船首方に接近するA船を視認し、A船に対し注意喚起を行うとともに減速し、衝突を避ける措置を採ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が本件橋脚に寄って北北東進中、B船が南進中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったため、左舷船首方から接近するB船に気付くのが遅れ、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"> ・ 船長は、航行中、特定の方向にのみ意識を向けることなく、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、河川の橋脚付近を航行する場合、橋脚と橋脚の中央部を橋の横断方向にほぼ直角な針路とし、船首方に死角が生じないように操船すること。