

船舶事故調査報告書

平成29年2月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成28年7月31日 22時00分ごろ
発生場所	愛知県衣浦港 衣浦港東防波堤西灯台から真方位054°300m付近 （概位 北緯34°49.2′ 東経136°56.8′）
事故の概要	プレジャーボート ^{さむらい} 侍は、北西進中、防波堤に衝突した。 侍は、船長及び同乗者6人が負傷し、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成28年8月1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	プレジャーボート 侍、3.2トン 240-58483愛知、個人所有 7.06m (Lr) × 2.57m × 1.39m、FRP ディーゼル機関、110.3kW、平成17年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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5月26日 免許証交付日 平成25年4月22日 （平成30年5月25日まで有効） 同乗者A 女性 49歳
死傷者等	重傷 2人（船長及び同乗者A）、軽傷 5人（同乗者B、同乗者C、同乗者D、同乗者E及び同乗者F）
損傷	本船 船首部に圧壊 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視程 約5km 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人である同乗者A及び知人5人（以下「同乗者B」、「同乗者C」、「同乗者D」、「同乗者E」及び「同乗者F」という。）を乗せ、愛知県蒲 ^{がまごおり} 都市蒲郡港の花火大会の観覧を終え、同県高浜市にあるマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に向け、平成28年7月31日21時30分ごろ帰航を開始した。 船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターに残

	<p>していた過去の航跡に沿って約20ノットの対地速力で手動操舵により衣浦港東防波堤（以下「本件防波堤」という。）南方沖を北西進した。</p> <p>本船は、船長が、左舷船首方に衣浦港東防波堤西灯台の赤色の灯光を認め、同灯光及びGPSプロッターの過去の航跡を見ながら航行し、そろそろ西方に変針しようと思っていたものの、同灯光が見えなくなったので不審に思っていたところ、22時00分ごろ本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、クラッチを中立とし、電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、負傷者の救助の要請を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁の巡視艇にえい航され、船長ほか同乗者全員が救急車で病院に搬送された。</p> <p>本船は、船長が右下顎挫創、同乗者Aが左座骨骨折等、同乗者B及び同乗者Cが頭部挫創、同乗者Dが右肩脱臼等、同乗者Eが右大腿部挫傷、同乗者Fが頭部打撲と、それぞれ診断された。</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>船長は、本事故当時、GPSプロッターの画面に本件マリーナまでの範囲を表示し、本件防波堤付近を拡大表示としていなかった。</p> <p>GPSプロッターに残していた過去の航跡は、本件防波堤に約50m接近するまで北進した後、本件防波堤に沿って西進し、衣浦港東防波堤西灯台を通過して本件マリーナに向かうようになっていた。</p> <p>船長は、本件防波堤に照明が設置されておらず、陸上の明かりが本件防波堤に遮られたので、本件防波堤を目視で確認するのが困難であったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、夜間に本事故発生場所付近を航行するのは、1年間に1回程度であった。</p> <p>本船には、レーダーは装備されていなかった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、衣浦港を北西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったことから、変針予定場所を通過したことに気付かずに航行し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間に本事故発生場所付近を航行した経験が乏しく、GPSプロッターに残していた過去の航跡に沿えば安全に航行することができると思っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件防波堤の存在を知っていたことから、速力を減じ、GPSプロッターの画面を拡大表示として航行すれば、本事故の発生を防ぐことができた可能性があると考えられる。</p>

原因	本事故は、夜間、本船が、衣浦港を北西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったため、変針予定場所を通過したことに気付かず航行し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・GPSプロッターの画面を拡大表示として適切に船位の確認を行うこと。・夜間、船首方に障害物がある場合、必要に応じて速力を減じ、周囲の状況を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

