

船舶事故調査報告書

平成30年6月20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	平成29年12月7日 17時05分ごろ
発生場所	愛知県 <small>きぬつと</small> 衣浦港 衣浦港東防波堤西灯台から真方位299°500m付近 (概位 北緯34°49.2′ 東経136°56.3′)
事故の概要	プレジャーボート <small>しんかい</small> 新海丸は、北進中、また、プレジャーボート <small>きく</small> 喜久丸Ⅲは、錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年12月12日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A プレジャーボート 新海丸、5トン未満（長さ9.37m） 240-12023愛知、個人所有 B プレジャーボート 喜久丸Ⅲ、5トン未満（長さ6.80m） 291-35171愛知、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 揚錨機に曲損 B 船室左舷窓ガラスに割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：16時41分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、約10ノットの対地速力で衣浦港西防波堤（以下「本件防波堤」という。）を左舷方に見る状態で北進中、船長Aが無灯火のB船を至近に認めて減速したものの、B船と衝突した。 A船は、本事故当時、レーダーが故障して使用できなかったため、目視による見張りを行いながら航行していた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、法定灯火を表示せずに本件防波堤付近で船首を西方に向けて錨泊中、右舷船尾部付近で釣りをしていた船長Bが、約30～40mに接近してきたA船を認め、大声を出したものの、A船と衝突した。
分析	A船は、北進中、船長Aが、レーダーが故障して使用できない状況下、目視で見張りをしていなかったものの、法定灯火を表示せずに錨泊していたB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、錨泊中、船長Bが法定灯火を表示していなかったことから、A船にB船の存在を気付かせることができず、A船と衝突したも

	のと考えられる。
原因	本事故は、夜間、A船が北進中、B船が錨泊中、船長Bが法定灯火を表示していなかったため、船長AがB船の存在に気付かず、両船が衝突したのと考えられる。
再発防止策	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">・ 錨泊中は、法定灯火である白色全周灯を表示すること。・ レーダー等の航海計器は、故障した際には修理し、有効に活用すること。