

船舶事故調査報告書

平成31年3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30年10月14日 07時45分ごろ
発生場所	高知県高知市高知港南方沖 高知灯台から真方位175° 16.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 13.4′ 東経133° 36.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ガッテン マル} Gatten maru IIは、南進中、また、プレジャーボート ^{こうえい} 光栄丸は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年10月19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 Gatten maru II、7.9トン KO2-7148（漁船登録番号）、個人所有 第250-52964号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 光栄丸、4.64トン KO3-25242（漁船登録番号）、個人所有 第282-5157号（船舶検査済票の番号）
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、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に破口 B 左舷船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、土佐黒潮牧場12号施設灯付近で釣りをする目的で、約24ノットの対地速力で高知港南方沖を南進していた。 船長Aは、フライングブリッジで操船に当たっていた際、GPSプロッターに目的地として設定した施設灯が別の施設灯となっていることに気付き、同プロッターの目的地変更の操作をしていたところ、突然衝撃を感じ、B船と衝突したことを知った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、高知港南方沖10M付近でシーアンカーを投入し、機関を中立運転として釣りをを行いながら漂流していた。 船長Bは、釣り糸が絡まったので、同乗者と共に甲板上で、釣り糸を解く作業をしていたところ、突然衝撃を感じ、A船と衝突したことを知った。
分析	A船は、高知港南方沖を南進中、船長Aが、GPSプロッターの操

	<p>作に意識を向け、船首方の見張りを適切に行わずに航行を続けたことから、前路で漂流中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、高知港南方沖で漂流中、船長Bが、釣り糸を解く作業に意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、高知港南方沖において、A船が南進中、B船が漂流中、船長Aが、GPSプロッターの操作に意識を向け、船首方の見張りを適切に行わずに航行を続け、また、船長Bが、釣り糸を解く作業に意識を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が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"> ・GPSプロッター等の機器を操作するときは、操作前に周囲の状況を確認すること。また、操作に時間を要する場合は、一旦停船するなどして適切な見張りを行うこと。 ・漂流中であっても、常時、周囲の適切な見張りを行うとともに、必要に応じて接近する他船を避けること。