

船舶事故調査報告書

令和2年6月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年12月31日 04時15分ごろ
発生場所	高知県高知市高知港 高知港口防波堤灯台から真方位028°560m付近 （概位 北緯33°30.3′ 東経133°35.1′）
事故の概要	プレジャーボート ^{めぐみ} 恵丸は、南西進中、また、プレジャーボート ^{とし} 利丸は、錨泊中、両船が衝突した。 恵丸は船首船底部外板に塗膜の剥離を生じ、また、利丸は右舷船尾部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和2年1月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 プレジャーボート 恵丸、2.5トン 280-45520高知、個人所有 7.65m(Lr)×2.28m×0.97m、FRP ディーゼル機関、95.60kW、平成8年3月 B プレジャーボート 利丸、5トン未満 282-5934高知、個人所有 5.13m(Lr)×1.30m×0.43m、FRP ガソリン機関、7.3kW、昭和55年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64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11年10月21日 免許証交付日 令和元年7月3日 （令和6年10月20日まで有効） B 船長B 男性 73歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年10月6日 免許証交付日 平成28年9月6日 （令和3年10月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首船底部外板に塗膜の剥離

	B 右舷船尾部外板に亀裂、船外機カバーに亀裂及び破口（全損）
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日出時刻：07時10分ごろ</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、高知港第7ふ頭東方沖での釣りを終え、令和元年12月31日04時10分ごろ帰航することとし、船長Aが、前方を見たところ、船首方に他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船がないと思い、法定灯火を表示し、約15km/hの対地速力で南西進を開始した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、操舵室内の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、桂浜信号所の灯光を船首目標に定め、右舷船首方の高知港東第1仮防波堤灯台（以下、防波堤を「仮防波堤」、灯台を「仮防波堤灯台」という。）が右舷側に並んだ辺りで右舵を取って仮防波堤を通過した後、左舵を取って浦戸大橋中央付近に向く針路とするつもりで、桂浜信号所の灯光及び仮防波堤灯台の灯光を見ることに意識を向け、航行を続けた。</p> <p>船長Aは、同じ針路及び速力で航行を続け、間もなく仮防波堤灯台を通過するので右舵を取ろうと考えていたところ、04時15分ごろ船体に衝撃を感じ、機関を中立運転にして操舵室から前部甲板に出たところ、白色全周灯を表示して錨泊しているB船を認め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船に人の姿が見当たらなかったため、周囲の海面を確認していたところ、後方から船長Bの声が聞こえたので、船長Bのそばまで移動して船長BをA船に引き上げた。</p> <p>A船は、船長Aが船長BをA船に引き上げた後、B船の船首部から</p>

海中に投入されていた錨索をA船の船尾のたつに固定し、両船の定係地である高知港内の船だまりに向け、B船をえい航していたところ、浦戸大橋付近でえい航索が切れてB船が沈没した。

船長Aは、船だまりに到着した後、118番通報を行った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、02時40分ごろ仮防波堤南方付近に到着して機関を停止し、マスト先端の白色全周灯を表示し、船首を北西方に向け、船首部から錨を投入して錨索を約25m伸出し、釣りを開始した。(写真2、3参照)



写真2 B船



写真3 B船のマスト及び白色全周灯

船長Bは、B船の後部甲板の右舷側で左舷方^{まへ}を向いて約40cmの高さの椅子に腰を掛け、時々周囲を見ながら釣り竿3本を左舷方に出して釣りを行っていたところ、右舷方から船舶のエンジン音が聞こえたので振り返ったところ、約200mの所にB船に向かって接近するA船の灯火を認めた。

船長Bは、A船の両色灯の見え方により、A船がB船に向かって直進していると感じたものの、ふだん知人の船が近づいてきて釣果を聞きにくることがあったので、知人の船かもしれないと思い、A船の動静を約10秒間見ていたところ、速力が変わらずに接近してきたので

	<p>衝突の危険を感じ、左舷後方から海中に飛び込んだ直後、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、後日、船長Bが手配した業者によって陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、発進時に前方を見た際、白色の明かりが視界に入っていたものの、桂浜信号所付近の駐車場の明かりであると思い込んだのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>B船は、本事故当時、船体中央甲板右舷側に白色全周灯及び両色灯を取り付けたマストを備え、白色全周灯の甲板上からの高さは約180cmであり、白色全周灯に不具合はなかった。</p> <p>B船は、汽笛等の音響信号設備がなかった。</p> <p>船長Bは、国土交通省の型式承認を受けた固型式の救命胴衣を着用していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<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、高知港において南西進中、船長Aが、発進時に前方を見たところ、B船の白色全周灯が視界に入っていたものの、桂浜信号所付近の駐車場の明かりであると思い込み、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、船首目標である桂浜信号所の灯光及び変針予定場所付近の仮防波堤灯台の灯光に意識を向けて航行していたことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、桂浜信号所の灯光を船首目標としたこと及び仮防波堤灯台が右舷側に並んだ辺りで右舵を取るつもりであったことから、正船首方の桂浜信号所の灯光及び右舷船首方の仮防波堤灯台の灯光に意識を向けて航行していたものと考えられる。</p> <p>B船は、高知港において船首を北西方に向けて錨泊中、船長Bが、右舷方から接近するA船の灯火を認めた際、ふだん知人の船が近づいてきて釣果を聞きにくることがあり、知人の船かもしれないと思い、至近に接近するまでA船の動静を見続けていたことから、衝突を避けるための措置をとることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、高知港において、A船が南西進中、B船が錨泊中、船長Aが、前路に支障となる他船はいないと思い、船首目標である桂浜信号所の灯光及び変針予定場所付近の仮防波堤灯台の灯光に意識を向けて航行し、また、船長Bが、A船を知人の船かもしれないと思い、至近に接近するまでA船の動静を見続けていたため、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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 夜間航行中は、特定の光源ばかりに意識を向けることなく、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。・ 船首方に明かりを認めた際は、思い込みで判断することなく、他船の灯火である可能性も考慮して見張りを継続すること。・ 錨泊している場合においても、適宜、周囲の見張りを適切に行うこと。また、接近する他船に対しては、予断を持たず、適切な時機に有効な音響による信号を使用して注意喚起を行うとともに、錨索を解放して移動するなどして早期に衝突を避けるための措置を採ること。
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生場所概略図

