

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	令和6年5月11日 07時00分ごろ
発生場所	愛知県田原市立馬 <sup>ちつま</sup> 埼東北東方沖 立馬埼灯台から真方位082° 1,200m付近 （概位 北緯34° 39.7′ 東経137° 05.0′）
事故の概要	プレジャーボートラベンダーは、係船しようと橋脚に接近した際、同橋脚に衝突した。
事故調査の経過	令和6年5月23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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート ラベンダー、5トン未満（長さ6.78m）
船舶番号、船舶所有者等	240-37965愛知、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	左舷船尾角部外板に約10cmの亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、家族（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、釣りの目的で、田原市泉港を出航し、同市北部所在の発電所棧橋に向かった。</p> <p>船長は、目的地に到着し、棧橋の橋脚（以下「本件橋脚」という。）上方の土台部分に取り付けられたフックにロープを掛けて係船しようとしたものの、波が高くて船体動揺が大きく、ロープを掛けるのが困難であったので、付近に錨泊して釣りを開始した。</p> <p>船長は、その後、釣り場を移動しようとした際、後部甲板上に滞留した海水の量がふだんと比べて多いように感じ、機関室の蓋を開けたところ、同室がほぼ海水で満ちた状態になっていることを認めた。</p> <p>船長は、民間救助機関に救助要請の連絡をしたところ、同機関担当者から、早急な救助は困難であり、海上保安庁に通報するよう指示があったので、同庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、船長及び同乗者がバケツで機関室の海水を掻き出しながらか救助を待っていたところ、巡視船と民間救助機関の船舶がほぼ同時に来援し、同機関の船舶により泉港にえい航された。</p> <p>船長は、本事故後に同乗者から、本件橋脚に係船しようと接近したときにぶつかったような衝撃があった旨を聞いた際、自身は衝撃を感じた記憶はなかったが、そのときに本船の左舷船尾角部外板が本件橋脚に接触し、同外板に亀裂が生じたのではないかと思った。</p>

<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、波が高く船体動揺が大きい状況下、船長が、本件橋脚に係船しようと接近したことから、波を受けて本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、本件橋脚に衝突したことを認識していなかったことから、付近に錨泊して釣りを続け、左舷船尾角部外板に生じた亀裂から機関室への浸水が進行したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、波が高く船体動揺が大きい状況下、船長が、本件橋脚に係船しようと接近したため、波を受けて本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、波が高く船体動揺が大きい状況下では、接触の危険性を考慮し、海上の構造物等に接近しないこと。</li> </ul>