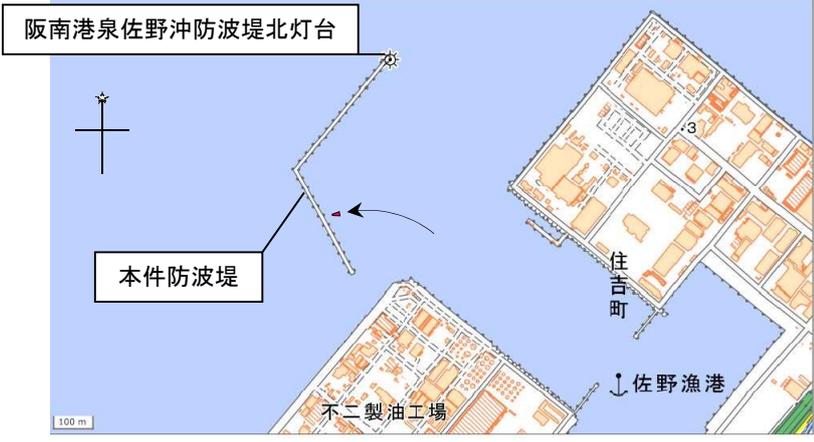


船舶事故調査報告書

令和6年6月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和5年8月26日 19時50分ごろ
発生場所	大阪府泉佐野市佐野漁港 阪南港泉佐野沖防波堤北灯台から真方位202°410m付近 （概位 北緯34°25.9′ 東経135°18.9′）
事故の概要	プレジャーボート ^{フェリッチェ} Feliceは、出航中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和5年9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 Felice、5トン未満（長さ7.70m）
船舶番号、船舶所有者等	240-45178大阪、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部に破口を伴う凹損 防波堤 擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日没時刻：18時34分ごろ 常用薄明終了時刻：19時07分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人等12人（以下「同乗者」という。）を乗せ、花火大会を鑑賞する目的で、GPSプロッターを作動させて佐野漁港の係留地から離岸した。</p> <p>船長は、目視により手動操舵で佐野漁港を出航中、船首方至近に迫った泉佐野沖防波堤（以下「本件防波堤」という。）に気付いたがどうすることもできず、本船の船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、同乗者に負傷がないこと及び本船の損傷状況を確認して、自力で係留地に戻った。</p> <p>船長は、本件防波堤が阪南港泉佐野沖防波堤北灯台から南西方向に延びていることを知っていて、本事故当時、その西側に向けて出航していたが、本件防波堤がへくの字型になっていて、本船の出航経路上となる南南東方向に曲がって延びていることを知らなかった。（図1参照）</p>

	 <p style="text-align: center;">図 1 事故発生経過概略図</p> <p style="text-align: center;">※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作</p> <p>船長は、これまで佐野漁港へ何度も出入りしていたが、ふだんは本件防波堤北東側の泉佐野航路を航行していて、本件防波堤の西側へ出航しようとしたのは、本事故時が初めてのことであった。</p> <p>運輸安全委員会事務局神戸事務所による分析（令和4年6月発行）^{*1}には、平成20年10月から令和4年3月までに調査報告書で公表された夜間における港湾施設への衝突事故の多く（19件中15件）が、マリレジャーの最盛期である夏季に発生していると記載されている。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、夜間に出航中、船長が、本件防波堤がへの字型で出航経路上に延びていることを知らず、目視により操船を行っていたことから、本件防波堤に接近していることに気付かず、本件防波堤と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が出航中、船長が、本件防波堤がへの字型で出航経路上に延びていることを知らず、目視により操船を行っていたため、本件防波堤に接近していることに気付かず、本件防波堤と衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、出航前に水路調査を行い、港湾施設の正確な位置等を確認すること。 ・ 船長は、港内を航行する際は、岸壁等の港湾施設に接近して航行することがあることから、GPSプロッター等も活用して見張りを厳重に行うこと。

^{*1} 運輸安全委員会事務局神戸事務所による分析（令和4年6月発行）「夜間におけるプレジャーボートの港湾施設への衝突事故防止に向けて」
<https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/04kobe/20220628kbanalysis.pdf>