

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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	令和7年8月2日 20時55分頃
発生場所	高知県高知市高知港 高知港御疊瀬灯台から真方位004° 2.66海里付近 (概位 北緯33° 33.1′ 東経133° 33.8′)
事故の概要	プレジャーボート ^{コジョーセブン} K0J0VIIは、係留場所に向けて帰航中、無人で棧橋に係留中の漁船第二 ^{とみ} 富丸及び漁船 ^{ひかり} 光丸に衝突した。
事故調査の経過	令和7年8月12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 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第二富丸、4.7トン K03-17266、個人所有 B 漁船 光丸、3.3トン K03-17717、個人所有 C プレジャーボート K0J0VII、5トン未満（長さ7.77m） 282-14153高知、個人所有
乗組員等に関する情報	C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 操舵室に破損及び右舷船尾部外板に破口 B 左舷船尾部外板に擦過傷 C 右舷船首部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、高知市若松町の陸岸から南南西方に向けて設置されている 棧橋（以下「本件棧橋」という。）の西側に、無人の状態です船首を北 北東方に向けて右舷着けで係留中、C船が衝突した。 B船は、本件棧橋の東側に、無人の状態です船首を北北東方に向けて 左舷着けで係留中、C船が衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、同乗者1人（以下「同乗者C」 という。）を乗せ、花火見物の目的で、高知市農人町 ^{のうにん} の係留場所を出 航し、花火の打ち上げ場所である同市玉島の南西方沖に到着して錨泊 した。 船長Cは、花火見物を終えたので係留場所に戻ることとし、係留場 所に向けてC船の帰航を開始した。 船長Cは、操舵室内で操縦席に腰を掛け、手動操舵で操船に当 たり、同乗者Cを操舵室外側の後部甲板に座らせた状態で、自身がG P Sプロッターで船位を確認しつつ、目視で周囲の見張りを行いなが

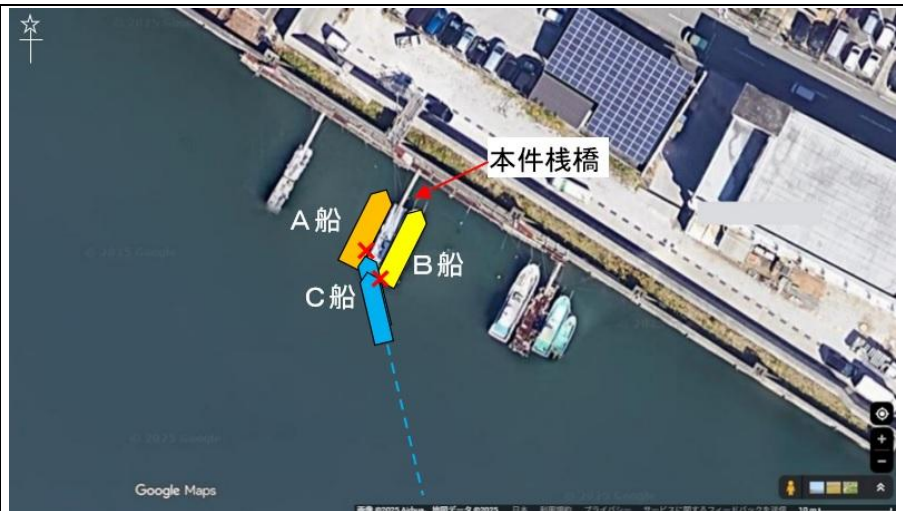


図2 各船の位置関係 (Google Mapsの航空写真を加工して作成)

船長Cは、主機の操縦レバーを中立にし、自身と同乗者に怪我がないこと及び3船の損傷状況を確認した後、自力航行で係留場所に到着した。

本件棧橋付近で釣りをしていた者は、本事故の発生を目撃して海上保安庁に118番通報を行った。

船長Cは、本事故発生場所付近を夜間に操船した経験が約10年間で約50～60回あった。C船のGPSプロッターに本件棧橋は表示されず、本件棧橋や付近の陸上には灯りが^{あか}ないものの、船長Cは、本件棧橋の存在を知っていた。(図3参照)



図3 C船のGPSプロッター上の航跡

C船のGPSプロッターに記録されていた過去の航跡データによれば、C船が本件灯浮標南東方沖で左転する際の平均速度は約18～19knであった。船長Cは、本事故当日は帰航後に所用があったので、ふだんより速い約26knの速度でC船を操船していた。

	<p>船長Cは、慣れた海域であったので、同乗者Cに見張りの補助を依頼していなかった。</p> <p>C船にレーダーはなかった。</p> <p>船長C及び同乗者Cは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>A船は、本件棧橋の西側に無人の状態に船首を北北東方に向けて係留中、C船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件棧橋の東側に無人の状態に船首を北北東方に向けて係留中、C船が衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、約2.6knの速力で北北東進中、船長Cが、船位の確認を適切に行っていなかったことから、予定変針場所を通過したことに気付くのが遅れ、すぐに減速して左転したものの本件棧橋に接近し、本件棧橋に係留中のA船及びB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、仕事による疲労が蓄積し、集中力が低下した状態であったことから、GPSプロッターを見る頻度が低下しており、予定変針場所を通過したことに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>船長Cは、帰航後に所用があったことから、ふだんより速い速力でC船を操船していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船及びB船が共に無人の状態に船首を北北東方に向けて本件棧橋に係留中、C船が、ふだんより高速で北北東進中、船長Cが、船位の確認を適切に行っていなかったため、予定変針場所を通過したことに気付くのが遅れ、A船及びB船に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及び被害の軽減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、夜間操船時には、目視のみだけでなく、GPSプロッター等の航海計器も適時適切に確認し、自船の正確な船位を常に把握しておくこと。 ・ 船長は、出入港のため多数の船舶が往来し、岸壁や防波堤に囲まれて狭い水域となっている港内では、安全な速力で航行すること。 ・ プレジャーボートの船長は、疲労が蓄積していると感じた場合は、出航を控えること。 ・ 船長は、船舶事故発生時には速やかに海上保安庁に通報すること。 ・ 船長は、同乗者がいる場合、見張りの補助を依頼しておくことが望ましい。