

船舶事故調査報告書

令和6年8月28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6年2月10日 04時25分ごろ
発生場所	高知県高知市高知港 高知港南防波堤東仮設灯台から真方位283° 270m付近 （概位 北緯33° 30.0′ 東経133° 35.5′）
事故の概要	プレジャーボート美来丸は、出航中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和6年3月14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	プレジャーボート 美来丸、6.1トン K02-7182（漁船登録番号）、個人所有 第292-41004号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	本船 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、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時56分ごろ、常用薄明開始時刻：06時23分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、法定灯火を表示してGPSプロッター及びレーダーを作動させ、釣りの目的で高知県土佐市方面の釣り場に向けて高知港の係留地を離岸した。</p> <p>本船は、船長が操舵室で立った姿勢で船首方を見ながら、港口の南側に東西方向に延びる南防波堤の北方を約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東進していた。</p> <p>船長は、右舷船首方に見えるはずの「南防波堤の東端を示す高知港南防波堤東仮設灯台の緑灯」（以下「灯台緑灯」という。）を見付けられなかったため、南防波堤を通過したと思い、沖に向けて右転し始めたところ、船首方至近に南防波堤が見えて左舵を取り機関を後進としたが、本船の船首部が南防波堤に衝突した。</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係留地に戻ったが、自力航行できたので海上保安庁へ本事故の発生を通報しなかった。</p> <p>船長は、港口付近で小型船が釣りをしていることがあるので目視により見張りを行いながら、大型船の入港に配慮して港口の南防波堤寄りを東進していたところ、自身が思っていたよりも南防波堤に近づいていて、灯台緑灯が視界に入らなかったのではないかと本事故後に</p>

	<p>思った。</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月までの間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8件）が防波堤に衝突して発生しており、目視に加え、航海計器（レーダー、GPSプロッター等）を活用して継続的に船位を確認する必要があると記載されている。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
分析	<p>本船は、出航中、船長が、自船の正確な位置を確認することなく、南防波堤を通過したと思い、約8knの速力で右転したことから、南防波堤を避けられず衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間、港口付近で小型船が釣りを行っていることがあるので目視により見張りを行っていたことから、GPSプロッター等により自船の正確な位置を確認しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、出航中、船長が、自船の正確な位置を確認することなく、南防波堤を通過したと思い、約8knの速力で右転したため、南防波堤を避けられず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、狭い通航海域で自船の位置が定かでない場合には、速力を減じつつ、GPSプロッター等の航海計器を使用して、測位し直すこと。 ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁へ通報すること。

^{*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>

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 web サイト地図を加工して制作