

船舶事故調査報告書

平成25年12月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成25年8月3日（土） 20時05分ごろ
発生場所	熊本県上天草市上天草港樋島港区 上天草港樋島防波堤灯台から真方位081° 220m付近 （概位 北緯32° 23.8′ 東経130° 24.6′）
事故調査の経過	平成25年8月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	モーターボート 313、2.2トン 293-39397熊本、個人所有 7.20m (Lr) × 3.02m × 0.98m、FRP ガソリン機関（船外機）、165.50kW、平成23年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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16年12月9日 免許証交付日 平成21年5月18日 （平成26年12月9日まで有効） 操縦者 男性 47歳 操縦免許 なし 同乗者A 男性 年齢不詳
死傷者等	重傷 2人（操縦者及び同乗者A）
損傷	右舷船首部外板に割損、船首部外板と甲板との取付部に亀裂、船首部外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び操縦者が乗り組み、同乗者A及び同乗者Bの2人を乗せ、操縦者が操舵スタンドの後方に立って手動操舵に当たり、上天草市柵島と樋島間の水道（以下「本件水道」という。）を上天草市に所在するマリーナに帰航するために北進した。 船長は、右舷船首部の床に船尾を向いて腰を下ろし、右隣に腰を下ろしていた同乗者Aと雑談をしていたが、上天草港の樋島港区の南方沖に差し掛かった頃、休憩をとろうと思い、操縦者に向かって樋島港区の樋島側である左方（右舷方）を指しながら、休憩をとろうと声を掛けた。

	<p>操縦者は、船長の指示に従って右転し、本船が、樋島港区の樋島側を航行中、平成25年8月3日20時05分ごろ同港区の樋島側の北方に東西方向に築造された防波堤（以下「本件防波堤」という。）の中央付近に衝突した。</p> <p>操縦者は、夜間、初めて本件水道を航行したので、右転後、樋島港区の樋島側に向けて航行していることが分からず、また、衝突するまで本件防波堤に気付かなかった。</p> <p>操縦者は、衝突により、操舵スタンドに顔面が当たり、船長、同乗者A及び立ち上がっていた同乗者Bが転倒した。</p> <p>本船は、衝突後、樋島港区の樋島側に入港し、操縦者及び同乗者Aは、救急車で病院に搬送され、操縦者が、上下顎骨骨折、上唇裂傷などと、同乗者Aが、肋骨骨折（4本）、右手親指切創などとそれぞれ診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日没時刻：19時15分</p> <p>月没時刻：16時28分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、長年、小型船舶を所有し、遊漁等の経験が豊富であったので、夜間でも本件水道を不安なく航行することができ、また、樋島港区の樋島側に夜間に入港した経験もあった。</p> <p>船長は、日没後の薄明時、本件水道を通過する際、停船して行き会う船舶のないことを確認し、また、本件水道の中央付近に架かる樋島大橋の手前において、減速を指示した。</p> <p>船長は、操縦者に右転を指示したが、樋島港区の樋島側に入航しようとの意図は通じたものと思い、見張りや誘導をすることなく、同乗者Aと雑談を続けていた。</p> <p>船長は、操縦者を同乗させたのは初めてであり、また、ほとんど操縦経験のないことを知っていたが、操縦ぶりに不安を感じなかった。</p> <p>操縦者は、船長から操縦を引き継いだ後、船長の指示を受けながら、操縦していたので、右転するに際して疑問や不安はなかった。</p> <p>操縦者は、機関の音などで船長の声は聞こえなかった。</p> <p>操縦者は、これまでに小型船舶の操縦を一度経験していた。</p> <p>操縦者は、上天草港樋島防波堤灯台の緑光を見たか、どうか定かではなかった。</p> <p>操縦者は、衝突後の記憶が所々しかなかった。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターがなかった。</p> <p>本船は、前部及び後部の向きの投光器がそれぞれ1台あった。</p> <p>上天草市役所ホームページの市港湾の一覧によれば、上天草市に10港あった港湾を上天草港として統合し、各港をそれぞれ港区としたが、樋島港区は、龍ヶ岳町高戸、樋島であった。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、樋島港区の南方沖の本件水道を航行中、操縦者が、船長の指示に従って右転したものの、樋島港区の樋島側に向けて航行していることが分からなかったことから、本船が本件防波堤に向けて航行することとなり、本件防波堤に衝突したものと考えられる。 操縦者は、船長から操縦を引き継いだ後、船長の指示を受けながら、操縦していたが、夜間、初めて本件水道を航行し、また、船長の見張りや誘導がなかったことから、右転したものの、樋島港区の樋島側に向けて航行していることが分からなかったものと考えられる。 船長は、本船が樋島港区の樋島側に向けて航行するに際し、自ら操縦するか、投光器を使用して適切に誘導をしていれば、本事故の発生を回避できたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、樋島港区の南方沖の本件水道を航行中、操縦者が、船長の指示に従って右転したものの、樋島港区の樋島側に向けて航行していることが分からなかったため、本船が本件防波堤に向けて航行することとなり、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・レーダー及びGPSプロッターがない船舶が夜間航行する場合、標識（灯台、灯浮標）や投光器を活用して慎重な操縦をすること。 ・船長は、港を出入するときは自ら操縦すること。 ・船長は、水道等を航行するときは自ら操縦することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

