

## 船舶事故調査報告書

平成26年11月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年8月12日（火） 10時48分ごろ
発生場所	熊本県上天草市永浦島南東方沖の長瀬 上天草市所在の天草中の橋橋梁灯（C1灯）から真方位088° 760m付近 （概位 北緯32°32.3′ 東経130°25.9′）
事故調査の経過	平成26年8月15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	遊覧船 <sup>ずいほう</sup> 瑞鳳2、7.3トン 293-26444熊本、株式会社シークルーズ 11.01m (Lr) × 2.55m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成4年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 33歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成26年6月24日 免許証交付日 平成26年7月2日 （平成31年7月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船底外板に擦過傷、プロペラ及びプロペラ軸に曲損
事故の経過	本船は、船長が、1人で乗り組み、操舵室で手動操舵を行い、GPSプロッターを作動させ、約6～7ノットの対地速力で、永浦島東方沖を南進した。 船長は、ふだん、永浦島南東方沖に位置するナガサレ瀬及び長瀬と称する2つの干出岩の間を航行するため、長瀬南方沖の上天草市中島東岸付近にある鉄塔を船首目標にして南進し、右舷側に見える長瀬を通過したことを目視で確認した後、右へ変針して上天草市前島北岸の棧橋に向かっていった。 本船は、船長が、永浦島南東方沖を中島東岸付近の鉄塔を船首目標にして南進し、ふだんは見える長瀬が視認できなかったものの、周囲の景色の見え具合から、既に長瀬を通過したものと思い、右舵を取り、前島北岸の棧橋に向けて永浦島南東方沖を南南西進中、平成2

	<p>6年8月12日10時48分ごろ長瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、損傷状況等の確認を行った後、船舶所有会社の担当者に事故の連絡を行い、同社が所有するプレジャーボートで救助された。</p> <p>本船は、クレーン台船で引き揚げられ、船舶所有会社が手配した船舶で上天草市のマリーナにえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約410cm(上天草市柳ノ瀬戸)</p> <p>上天草市には、本事故時、高潮警報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>海図W208によれば、長瀬は、高さ約4mの干出岩である。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が100回以上あり、日頃から海図W208を見て水路調査を行っていたことから、長瀬の位置及び長瀬が干出岩であることを知っていたものの、長瀬が水面下に隠れて視認できなかったことは本事故時が初めてであった。</p> <p>船長は、以前、船舶所有会社の担当者から、長瀬付近で右転する際の変針点について、長瀬の東方沖にある小さな島に並航した頃、変針するように助言を受けたことがあったが、いつも長瀬が水面上に見えていたことから、航行を重ねるうちに、長瀬を通過したことを目視で確認した後、右へ変針するようにしていた。</p> <p>本船のGPSプロッターには、ナガサレ瀬は表示されていなかったが、長瀬は表示されていた。</p> <p>船長は、日頃から、本事故発生場所付近を航行する際は、GPSプロッターを補助的に使用し、目視で船首目標や周囲の地形等を見ながら、船位及び針路を確認しており、本事故時には、GPSプロッターを見ずに目視で船首目標や周囲の地形等を見ながら、船位及び針路の確認を行っていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.55m、船尾約1.2mであった。</p>
<b>分析</b> 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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、永浦島南東方沖を南進中、ふだん視認できていた長瀬が水面下に隠れて視認できない状況下、船長が、周囲の景色の見え具合から、既に右舷側の長瀬を通過したものと思い、長瀬を通過する前に右へ変針したことから、長瀬に向けて航行することとなり、長瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、永浦島南東方沖を南進中、ふだん視認できていた長瀬が水面下に隠れて視認できない状況下、船長が、周囲の景色の見え具合から、既に右舷側の長瀬を通過したものと思い、長瀬を通過</p>

	<p>する前に右へ変針したため、長瀬に向けて航行することとなり、長瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>船舶所有者は、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事故発生場所付近を安全に航行するため、長瀬の東側至近及びナガサレ瀬の西側至近に球形ブイを設置した。</li> </ul> <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>・ 航行に慣れた海域であっても、目視のみに頼らず、GPSプロッターを使用し、危険な浅瀬等から十分な距離を隔てる針路を定め、航行中は適時に船位を確認すること。</li> <li>・ 変針点及び針路の設定に当たっては、その安全性を海図で十分に確認し、潮汐によって水面下となる可能性がある干出岩等を目標とするのではなく、常時視認できる物標を利用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

