

## 船舶事故調査報告書

平成26年4月24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（護岸）
発生日時	平成25年9月15日（日） 13時50分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港内の前川河口 八代港防波堤灯台から真方位122°3,600m付近 （概位 北緯32°30.3′ 東経130°33.9′）
事故調査の経過	平成25年10月17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 昭幸丸、5トン未満 293-26363熊本、個人所有 6.27m (Lr) × 2.35m × 1.01m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成4年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和53年4月28日 免許証交付日 平成22年7月6日 （平成28年5月30日まで有効） 同乗者 男性 65歳
死傷者等	軽傷 1人（同乗者）
損傷	左舷船首外板に擦過傷、船首やり出し及び船首甲板が割損
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、熊本県天草市御所浦島南西岸沖で釣りを行っていたところ、風が強くなり、時化してきたことから、予定を早めて昼過ぎに帰ることとした。</p> <p>船長は、操舵室で立って手動操舵を行い、操舵室後方に立っていた同乗者と話をしながら操船に当たり、八代港につながる前川河口の船溜まりに向けて帰途についた。</p> <p>船長は、北風が強く、波高約1.5～2mの波が立っていたので、速力を抑えて約8ノット（kn）とし、魚群探知機兼GPSプロッター（以下「本件GPSプロッター」という。）で船位を確認しながら、八代海を北東進して八代市小築島東方に至り、前川河口の船溜まりにもうすぐ到着するという安堵感を持った。</p> <p>本船は、ふだん、小築島東方を北北東進して八代港加賀島地区に沿</p>

	<p>う水路（以下「本件水路」という。）に入り、前川河口の船溜まりに向け、本件水路を東南東進していた。</p> <p>船長は、小築島東方を北東進中、時化の中を航行して来て疲れを感じており、これ以上、同島東方から本件水路の入口まで、北風に向かって時化の中を航行したくないという思いがあったことから、以前、航行した経験のある‘小築島東方から前川河口に直線的に向かう針路’（以下「本件ショートカット針路」という。）で航行することとして右転した。</p> <p>船長は、本件ショートカット針路で航行中、本件GPSプロッターの水深1.4mの表示から、以前、本件ショートカット針路で航行した際、砂泥質の干出浜（以下「本件浅所」という。）で座洲したことを思い出したが、速力を上げれば、本件浅所を止まらずに突っ切ることができると思い、増速した。</p> <p>船長は、八代港内の前川河口において、約17knに増速し、本件GPSプロッターで水深の表示を確認しながら東北東進中、目前に迫った護岸に気付いて右舵を取ったものの、本船は、平成25年9月15日13時50分ごろ、左舷船首部が護岸に衝突し、護岸に左舷船首部が接触した状態で護岸付近の砂利の上に停止した。</p> <p>船長は、速力を上げた後、本件浅所を突っ切ることに注意を向けていたものの、護岸に衝突する直前までの記憶が定かでなかった。</p> <p>同乗者は、本事故の約1～2分前、操舵室前方に移り、操舵室前方の物入れに腰を掛け、前部甲板に置いていたクーラーから飲み物を取り出そうとして下を向いていたとき、本船が護岸に衝突し、その衝撃で前方に飛ばされ、気が付いたときには、本船と護岸の間の砂利の上に落ちていた。</p> <p>船長は、同乗者の頭部から出血していたので、止血の処置を行った後、119番に通報した。</p> <p>同乗者は、救急車で病院に搬送され、頭頂部切創及び左肩打撲と診断された。</p> <p>本船は、潮位の上昇を待って前川河口の船溜まりに自力航行で戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力4～5、視界 良好  海象：波向 北、波高 約1.5～2m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約192cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、30歳の頃に小型船舶操縦士免許を取得してからモーターボートを所有するようになり、同乗者である友人とは、約4～5年から月に約2～3回釣りに出掛けていた。</p> <p>本件浅所は、前川及び八代市南川の土砂が堆積した干出浜であった。</p> <p>船長は、5年ほど前まで八代港の南西方沖で釣りをすることが多</p>

	<p>く、その際には本件ショートカット針路で航行していたので、水深等の水路状況を把握しており、その頃、本件浅所には本事故当時より土砂は堆積していなかったと思った。</p> <p>船長は、5年ほど前から八代港の西方沖で釣りをすることが多くなり、水深に余裕のある本件水路を航行しており、本事故の約2か月前に久しぶりに本件ショートカット針路で航行した際、本船が本件浅所で座洲したものの、その際は乗船していた3人が、本船から降りて本船を押し、本件浅所から離礁させた。</p> <p>船長は、本件ショートカット針路で航行しようと思った際、予定より早く帰ることにしたことから、満潮までは時間があることを認識しており、本件浅所の場所及び範囲について、正確に把握していなかったものの、上げ潮なので、何とか航行できるものと思っていた。</p> <p>船長は、本件水路においては、干潮時、浅い所でも約1.8mの水深があることを確認していた。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船首約0.4m、船尾約0.85mであった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、八代港内の前川河口を東北東進中、船長が、増速して砂泥質の本件浅所を止まらずに通過しようとし、本件GPSプロッターで水深の表示を見ながら航行していたことから、至近に迫った護岸に気付いて右舵を取ったものの、護岸に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、八代港内の前川河口を東北東進中、船長が、増速して砂泥質の本件浅所を止まらずに通過しようとし、本件GPSプロッターで水深の表示を見ながら航行していたため、至近に迫った護岸に気付いて右舵を取ったものの、護岸に衝突し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>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>・航行中は、特定のことにのみ注意することなく、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・河口などの水深が浅い海域においては、水路の状況を把握するとともに、潮汐を勘案し、水深に余裕のある水路を航行すること。</li> </ul>