


## 船舶事故調査報告書

平成28年7月14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	衝突
発生日時	平成27年8月19日 12時30分ごろ
発生場所	熊本県天草市本渡港 本渡港灯標から真方位303°70m付近 （概位 北緯32°27.4′ 東経130°12.3′）
事故の概要	旅客船Vista Bonitaは、東進中、また、プレジャーボートKAITOは、北進中、両船が衝突した。 Vista Bonitaは、右舷船首部外板等に擦過傷を生じ、また、KAITOは、左舷船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月24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。
<b>事実情報</b> 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	A 旅客船 Vista Bonita、19トン 293-29437熊本、株式会社シークルーズ 22.50m×4.29m×1.60m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,029.7kW（合計）、平成6年4月 B プレジャーボート KAITO、5トン未満 280-38585熊本、個人所有 7.61m (Lr) × 2.19m × 0.73m、FRP ディーゼル機関、77.20kW、平成12年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 33歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成21年4月3日 免許証交付日 平成26年7月18日 （平成32年2月7日まで有効） B 船長B 男性 44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14年9月2日 免許証交付日 平成24年8月28日 （平成29年9月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板及び右舷中央部外板に擦過傷

	B 左舷船首部外板に亀裂、いけすハッチ留め金具の脱落等
気象・海象	気象：天気 雨、風 なし、視程 約1海里 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、旅客8人を乗せ、船長Aが操舵室前部中央にある操縦席に腰を掛け、本渡港内の旅客船棧橋（以下「旅客船棧橋」という。）を後進で離れた。</p> <p>A船は、旅客船棧橋北東方の本渡港北口へ向かうため、機関を前進にかけて徐々に増速し、旅客船棧橋のある船溜まり（以下「本件船溜まり」という。）を左に旋回しながら東方に向けて航行中、船長Aが、本渡港内を南北に結ぶ本渡瀬戸を北進して来る他船の有無を確認するため、南東方を見たところ、他船を見掛けなかったため、進行方向の本渡港灯標及び本渡港防砂堤灯台を見て左旋回を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、本渡港灯標の手前で同灯標北方の防砂堤に沿う針路とし、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で同灯標を右舷側に見て東進中、同灯標との距離を確認するため、右舷方を見たところ、右舷後方至近にB船を視認したが、どうすることもできず、平成27年8月19日12時30分ごろ、その右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、旅客の負傷の有無、船体の損傷状況等を確認し、甲板員に指示して船舶所有者へ本事故発生連絡を行わせた後、旅客船棧橋に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、本渡港内南部にあるマリーナを出発し、船長Bが操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛けて手動操舵により、本渡瀬戸を北進して本渡港北口へ向かった。</p> <p>B船は、約17.5knの速力で本渡瀬戸を北進中、船長Bが、左舷前方に見えてきた本件船溜まりからの出航船の有無を確認したところ、出航船を見掛けなかったため、変針目標としている右舷前方の本渡港灯標を見ながら航行し、同灯標を右舷に見て通過する頃、右転を始めた。</p> <p>B船は、右転しながら東北東に向けて航行中、船長Bが、左舷船首方至近にA船を視認し、右舵一杯を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>B船の同乗者の1人は、B船の左舷船尾部付近に立って釣りの仕掛けを作っていたところ、衝撃で海に投げ出されたが、引き返してきたB船に自力で這い上がった。</p> <p>B船は、自力航行で旅客船棧橋付近の岸壁に向かった。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	海図W1252（本渡港）によれば、本渡瀬戸北口の西側に本件船溜まりが、同北口の東側に本渡港灯標があり、同灯標の北方に、本件船溜まり北部から北東方へ約700m延びる防砂堤があり、その南側

	<p>に本渡港北口へ向かう水路があった。</p> <p>船長Bは、ふだん、本渡瀬戸を北進した後、右転して本渡港北口へ向かう際、本渡港灯標の東側が干出浜になっているので、右舷側の干出浜へ進入しないように注意していた。</p> <p>B船は、本事故時、操舵室の窓に雨が打ち付けていたので、前部窓のワイパーを作動させていたが、ワイパー作動部の範囲外は雨滴で見えにくい状況であった。(写真1参照)</p>  <p>写真1 B船操舵室前部窓の状況</p> <p>本事故時、左舷船尾部付近にいたB船の同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、本渡港において、本件船溜まりを左に旋回しながら東方に向けて航行中、船長Aが、南東方の本渡瀬戸を見て北進する船を見掛けなかったため、その後、進行方向を見ていて右舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、本渡瀬戸を北進して来るB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本渡港において、本渡瀬戸を北進中、船長Bが、左舷前方の本件船溜まりからの出航船を見掛けなかったため、その後、変針目標としている右舷前方の本渡港灯標を見ていて左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、本件船溜まりから出航して来るA船に気付かず航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓に雨が打ち付けている状況下、左舷前方の本件船溜まりからの出航船の有無を確認した際、前部窓のワイパー作動部の範囲外が雨滴で見えにくい状況であったことから、A船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本渡港において、A船が東進中、B船が北進中、船長Aが、進行方向を見ていて右舷方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、変針目標としている右舷前方の本渡港灯標を見ていて左舷方の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

<b>参考</b>	<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>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li><li>・ その時の状況に適した安全な速力で航行すること。</li></ul>
-----------	--

付図1 事故発生経過概略図

