

船舶事故調査報告書

平成29年4月27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28年10月30日 11時33分ごろ
発生場所	熊本県上天草市鬼島南東方沖（三角港内の千鳥瀬） 三角港 荷島灯台から真方位184° 1,570m付近 （概位 北緯32°35.6′ 東経130°27.4′）
事故の概要	プレジャーボートF-26Ⅱは、北西進中、乗り揚げた。 F-26Ⅱは、プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年11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	プレジャーボート F-26Ⅱ、5トン未満 293-16546熊本、株式会社シークルーズ（A社） 7.06m（Lr）×2.49m×1.13m、FRP ガソリン機関（船外機）、128.70kW、昭和59年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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 平成15年11月25日 免許証交付日 平成24年12月12日 （平成30年11月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼に曲損及び欠損、プロペラ軸に曲損、船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約241cm（三角港）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、上天草市大矢野島を反時計回りに1周して同島南岸にあるマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に戻る目的で、同島東岸沿いの横瀬戸を約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進した。 本船は、船長が、操舵区画右舷側にある椅子に腰を掛け、時々GPSプロッターを見ながら手動操舵に当たり、大矢野島東岸の塔ヶ埼東方沖において、左舷船首方800～900m付近に3～4隻の釣り船を視認して約11knに減速した後、同島東岸に沿って左転した。

	<p>本船は、船長が、船首方の釣り船までの距離が約200～300mになった頃、釣り船を避ける目的で左転し、鬼島南東方沖を北西進中、平成28年10月30日11時33分ごろ衝撃を受けて船体が停止した。</p> <p>船長は、機関を中立運転にし、周囲を確認して浅瀬に乗り揚げていることを知り、本件マリーナ及び海上保安庁に本事故発生の通報を行い、来援した海上保安庁の監視取締艇に移乗して友人と共に本件マリーナに戻った。</p> <p>本船は、潮位の上昇に伴って自然に離礁し、本件マリーナの船に曳航されて本件マリーナに戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、喫水が、船首約0.2m、船尾約0.9mであった。</p> <p>船長は、小型船舶操縦士免許を取得後、年に約3回A社のレンタルボートで天草諸島周辺海域でのクルージングを行っており、本事故当時、本船を借りて約3年ぶりのクルージングを行っていた。</p> <p>船長は、クルージングの際には、ヨット・モーターボート用参考図(H-196W、天草北部、平成14年2月第3版、一般財団法人日本水路協会発行、以下「本件参考図」という。)を持参して水路状況の確認を行っていたが、本事故当時、本件マリーナに駐車した車の中に本件参考図を忘れていた。</p> <p>本件参考図には、鬼島南東方沖に拡張する干出浜(石)が記載されている。</p> <p>海図W194(三角港付近、1万5千分の1)によれば、本船が乗り揚げた鬼島南東方沖の浅瀬は、千鳥瀬と称する干出岩であり、付近には干出浜が拡張している。</p> <p>本船のGPSプロッターには、千鳥瀬付近の干出浜や水深が表示されていなかった。(写真1参照)</p> <div data-bbox="603 1496 1241 1883" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船のGPSプロッター画面</p> <p>船長は、これまでに鬼島東方沖を5～10回ほど航行した経験があったが、約3年ぶりのクルージングであり、鬼島付近の水路状況を覚えておらず、また、本事故当時、本件参考図を持参していなかったの</p>

	<p>で、鬼島南東方沖に干出浜等の浅瀬があることを知らなかった。</p> <p>船長は、平成28年4月の熊本地震以降、周囲に迷惑を掛けないようにという気持ちを強く持つようになり、本事故当時、航走波による影響を与えないよう釣り船から離して航行していた。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、鬼島南東方沖を北西進中、船長が、鬼島南東方沖にある浅瀬（干出岩）の存在を知らなかったことから、船首方の釣り船を避ける目的で左転したところ、同浅瀬に向かう態勢となって航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、約3年ぶりのクルージングであり、鬼島付近の水路状況を覚えていなかったこと、及び本事故当時、本件参考図を持参していなかったことから、鬼島南東方沖にある浅瀬（干出岩）の存在を知らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、鬼島南東方沖を北西進中、船長が、鬼島南東方沖にある浅瀬（干出岩）の存在を知らなかったため、船首方の釣り船を避ける目的で左転したところ、同浅瀬に向かう態勢となって航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・航行予定海域については、海図等を用いて水路状況を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

