

# 船舶事故調査報告書

平成30年5月9日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年11月4日 14時30分ごろ
発生場所	熊本県宇土市赤瀬漁港北西方沖 赤瀬港沖防波堤北灯台から真方位297° 1,400m付近 （概位 北緯32° 40.0′ 東経130° 29.9′）
事故の概要	プレジャーヨット ラ・ルーンは、北西進中、のり養殖施設に乗り揚げた。 ラ・ルーンは、プロペラシャフトのカップリングの脱落等を生じ、また、のり養殖施設は、網場網の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月7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	プレジャーヨット ラ・ルーン、5トン未満 290-34758熊本、個人所有 8.90m (Lr) × 3.23m × 1.78m、FRP ディーゼル機関、11.8kW、平成元年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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2年2月20日 免許証交付日 平成25年3月26日 （平成30年3月25日まで有効） 操縦者 男性 44歳 操縦免許なし
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラシャフトのカップリングが脱落、主機に濡損（全損） のり養殖施設 網場網及びフロートに破損等、錨索切断
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北～北東、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び操縦者が乗り組み、友人5人を乗せ、平成29年11月4日14時00分ごろ長崎県島原市島原港南東方沖に向けて宇土市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を機走で発進

	<p>した。</p> <p>本船は、船長が船体中央のマスト下部付近で展帆作業の準備を行い、操縦者が後部デッキにある操縦台で立って手動操舵で操船に当たり、本件マリナーを出たのち帆走することとし、機関を停止して風上に対して約45°の上り角度の状態（クローズホールド）により、約3～4ノットの対地速力で北西進した。</p> <p>本船は、赤瀬漁港沖を風下方向へ押されながら西進となって航行中、操縦者が、前方にのり養殖区域を示す浮標灯を認め、船長の指示を受けて同浮標灯を右舷側に見て避けた後、のり養殖区域内の水路に向けて針路を北西に定めた。</p> <p>本船は、のり養殖区域内の水路に沿って北西進中、風下に押されて左舷方ののり養殖施設に接近していたので、操縦者が右舵をとったところ、風上に対して約45°未満の上り角度の状態（ストール）となり、失速して帆走できなくなった。</p> <p>操縦者は、船長から機走とするよう指示を受け、機関を始動させて回転数を上げたところ、14時30分ごろプロペラ付近から異音があったので、のり養殖施設に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>本船は、船長が、本件マリナーに本事故発生との連絡と救助を要請し、本件マリナーから連絡を受けた漁業協同組合の船により、乗船者全員が救助された。</p> <p>本船は、翌5日に船長が確認したところ、本事故発生場所付近で沈没していた。</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>赤瀬漁港沖の海域では、毎年10月中旬ごろから4月中旬ごろにかけてのり養殖漁業が行われており、本事故当時、のり養殖区域の外側には航行船舶の危険防止のため灯浮標及び浮標灯が設置されていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.2m、センターキール部約1.7m、船尾約1.1mであった。</p> <p>操縦者は、船長が平成25年ごろに本船を購入したときから、船長の操船指揮の下で約20～30回の操船経験があった。</p> <p>操縦者は、熊本県漁業協同組合連合会が作製した熊本県有明海のり養殖漁場図・浮流し灯浮標・浮標灯設置略図について、本件マリナーに掲示されているのを確認して、本件マリナーからのり養殖施設に注意するように言われていた。</p> <p>操縦者は、のり養殖区域内の水路を航行中、水路の幅が十分にあると感じ、のり養殖施設が疎らであったので、同水路を帆走できると思った。</p> <p>船長は、過去に同様の進路を帆走で航行した経験があるので安心してしまった、のり養殖区域を完全に避けた進路とすればよかったと本事故後に思った。</p>

	<p>操縦者は、のり養殖区域内の水路を航行する際、失速して帆走できなくなる危険性に対する認識が甘かった、船体が風下に押されて左舷方に寄ったときにすぐに機走に切り替えていればよかったと本事故後に思った。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、のり養殖区域内の水路に沿って北西進中、操縦者が帆走で同水路を航行したことから、左舷方ののり養殖施設に接近した際に右舵をとって失速し帆走できなくなり、のり養殖施設に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に同様の進路を帆走で航行した経験があったので、帆走でのり養殖区域内の水路を航行できると思ったことから、のり養殖区域を避けた進路としたり機走で航行するよう操船指揮を行わなかったものと考えられる。</p> <p>操縦者は、のり養殖区域内の水路を航行中、水路の幅が十分にあると感じ、のり養殖施設が疎ら<sup>まばら</sup>であったので、帆走で同水路を航行できると思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、のり養殖区域内の水路に沿って北西進中、操縦者が帆走で同水路を航行したため、左舷方ののり養殖施設に接近した際に右舵をとって失速し帆走できなくなり、のり養殖施設に乗り揚げ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>・ のり養殖区域等の幅の狭い水路内を航行する際は、帆走しないこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

