

船舶事故調査報告書

令和3年11月10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	令和3年6月12日 09時50分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港 八代港北防砂堤灯台から真方位118°200m付近 (概位 北緯32°32.8′ 東経130°33.2′)
事故の概要	プレジャーボート海姫は北東進中、北防砂堤に乗り揚げた。 海姫は、船底部の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月12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 海姫、5トン未満 293-16019熊本、個人所有 8.11m (Lr) × 2.31m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、86.0kW、昭和59年1月
乗組員等に関する情報	船長 59歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年6月23日 免許証交付日 令和元年5月21日 (令和6年6月22日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷、推進器に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、無風、視界 良好 海象：海上 平穏、下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、本船を廃船する目的で、八代市鏡町にある造船所に向けて、07時54分ごろ天草市宮田漁港を出港した。 船長は、スマートフォンの地図アプリケーションで位置を確認しながら約10～15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、大牛瀬西方で速力を約7knとし、小牛瀬北方を通過して北東進中、前方に複数の緑色のポールを認め、航行できるか疑問を感じたので、本船を停止させ、同乗者に通っても大丈夫か尋ねたところ、同乗

	<p>者から、通れると思うとの回答を受けた。</p> <p>船長は、本船を前進させて、09時50分ごろ、船底に衝撃を感じ、北防砂堤（以下「本件防砂堤」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船は、船長が依頼した作業船によって引き揚げられ、八代市にある造船所に運ばれ、後日廃船処理された。</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>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.4mであった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、他の船への移設に備えて撤去されていた。</p> <p>船長は、これまで、本船で約3か月間毎週末に、天草上島の南方沖で釣りを行っていたが、八代海を航行したことがなく、八代海を航行した経験がある同乗者に助言を求めたものの、事前に航行予定海域の水路調査を行っておらず、本件防砂堤の存在を知らなかった。</p> <p>本件防砂堤は、海図には記載されているが、船長が使用していたスマートフォンの地図アプリケーションには表示されておらず、本事故発生当時、満潮の約24分後であり、水没していた。</p> <p>船長は、出航前に海図等で航路を確認し、航海計画を立てておくべきであったと本事故後に思った。</p> <p>本件防砂堤及び南防砂堤は、経年劣化し、本来の高さ（最低水面上3.2m）よりも約0.2～1.5m低くなっていたので、熊本県が復旧のための高上げ工事を実施しており、本事故現場は復旧済みであり、南防砂堤は着工前であった。</p> <p>海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（書誌第105号、令和3年3月刊行）には、本件防砂堤に関して、次のとおり記載されている。</p> <p>石油配分基地への水路は大島の北方約600mに入口があり、北防砂堤（高潮時に水没する、北西端に灯台がある）南防砂堤（高潮時に水没する）で囲まれ幅約40m、水深約5mに掘り下げられている。</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、八代港内を北東進中、初めて同港を航行する船長が、前方に複数のポールを認めたものの本件防砂堤の存在を知らずに水没していた本件防砂堤上を航行したことから、本件防砂堤に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで、本船で約3か月間毎週末に、天草上島の南方沖で釣りを行っていたが、八代海を航行したことがなく、八代海を航行した経験がある同乗者に助言を求めたものの、事前に航行予定海域の水路調査を行っておらず、本件防砂堤の存在を知らなかったものと考</p>

	えられる。
原因	本事故は、本船が八代港内を北東進中、初めて同港を航行する船長が、本件防砂堤の存在を知らずに水没していた本件防砂堤上を航行したため、本件防砂堤に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<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"> ・ 船長は、海図等を用いた水路調査を事前に行い、危険な場所を把握して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

