

船舶事故調査報告書

令和3年4月28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2年1月29日 06時05分ごろ
発生場所	熊本県天草市中ノ瀬 牛深大島灯台から真方位255°1,750m付近 （概位 北緯32°10.8 東経129°57.0）
事故の概要	プレジャーボート昌盛丸は、南南西進中、浅所に乗り揚げた。 昌盛丸は、船長が負傷し、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年1月31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 昌盛丸、4.4トン 290-55656熊本、個人所有 11.16m(Lr)×2.62m×0.84m、FRP ディーゼル機関、308.90kW、平成元年7月26日
乗組員等に関する情報	船長 61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25年8月26日 免許証交付日 平成30年4月10日 （令和5年8月25日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船首部船底外板に破口、推進器軸、推進器翼及びブラケットに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：07時16分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、令和2年1月29日05時30分ごろ、法定灯火を表示し、鹿児島県薩摩川内市上甕島北方沖1海里付近の釣り場に向けて天草市里浦の係留地を出発した。 船長は、操舵室右舷側の椅子の上に立ち、天窓から胸から上を出し、操船用リモコンを天窓前の操舵室屋根に置いて目視で見張りを行いながら操船に当たり、本船を天草市赤島南方沖で同市桑島南西方沖に向く針路として約10ノットの対地速力で南西進させた。

	<p>船長は、ふだん、上甕島北方沖の釣り場に向かう際、桑島南西方沖で右転して西南西進した後、沖ノ瀬北西方沖で左転して釣り場に向け南南西進していた。</p> <p>本船が桑島南西方沖を航行していたとき、船長は、魚の活性が上がる日出前に釣り場に着けるよう、いつもの進路より近道となる大島と中ノ瀬との間を航行することを思い立ち、左舷後方の天草市権現山<small>ごんげん</small>の山頂と桑島の北側山頂の島影を確認し、ほぼ船首方の上甕島の縄瀬鼻<small>なわせ</small>灯台の灯光と左舷方の牛深大島灯台の灯光を見て針路及び船位を感覚的に判断し、左転して南南西進させた。</p> <p>船長は、上甕島の縄瀬鼻灯台の灯光を右舷船首方に、牛深大島灯台の灯光を左舷正横少し前に見たとき、大島北西岸沖に砕ける波を認め、マネキ瀬を通過して大島と中ノ瀬との間を航行していると思ったものの、正確な針路と船位を確認しようと思い、椅子から下りてGPSプロッターを見ることとした。</p> <p>本船は、船長が、椅子から下りる際、操船用リモコンを操舵室の床に落とし、同リモコンを拾って舵輪前の棚に置き、GPSプロッターの電源を入れようとしたとき、06時05分ごろ、突然、衝撃を受けた。</p> <p>船長は、操舵室前部の台で胸部を打ち、反動で操舵室後部の引き戸を押し倒しながら後部甲板に転倒したものの、立ち上がって機関を中立運転とし、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、再び後部甲板で倒れ、動けなくなっていたところ、来援した海上保安官から中ノ瀬に乗り揚げたことを告げられた。</p> <p>本船は、来援した天草市の漁業協同組合所属の船舶によって中ノ瀬から引き下ろされ、船長が乗船したまま天草市牛深漁港にえい航された。</p> <p>船長は、救急車によって病院に搬送され、右外傷性気胸、右肋骨骨折<small>ろっこつ</small>と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.2mであった。</p> <p>船長は、ふだん、夜間の航行に当たり、天窓から胸から上を出して島影や灯台などを目視のみで確認しながら操船していた。</p> <p>船長は、ふだん、上甕島北方沖の釣り場で2時間ほど釣りを行って午前中に帰港しており、帰港時に大島と中ノ瀬との間を北上したことが数回あり、中ノ瀬やマネキ瀬の存在など付近の水路状況を知っていた。</p> <p>船長は、夜間に大島と中ノ瀬との間を航行したことはなかったものの、昼間に航行した経験から問題なく航行できると思い、桑島南西方沖で左転して南南西進したが、転針前にGPSプロッターで船位を確認しておけば良かったと本事故後に思った。</p>

<p>分析</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、桑島南西方沖を南西進中、船長が、昼間航行した経験から大島と中ノ瀬との間を問題なく航行できると思い、目視のみで島影及び灯台の灯光を確認して針路及び船位を判断し、左転して航行したことから、中ノ瀬に向く針路となっていることに気付かず、同瀬に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が桑島南西方沖を南西進中、船長が、昼間航行した経験から大島と中ノ瀬との間を問題なく航行できると思い、目視のみで島影及び灯台の灯光を確認して針路及び船位を判断し、左転して航行したため、中ノ瀬に向く針路となっていることに気付かず、同瀬に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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"> ・夜間に初めて航行する海域では、目視のみに頼らず、GPSプロッター等の航海計器を活用し、船位及び針路を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

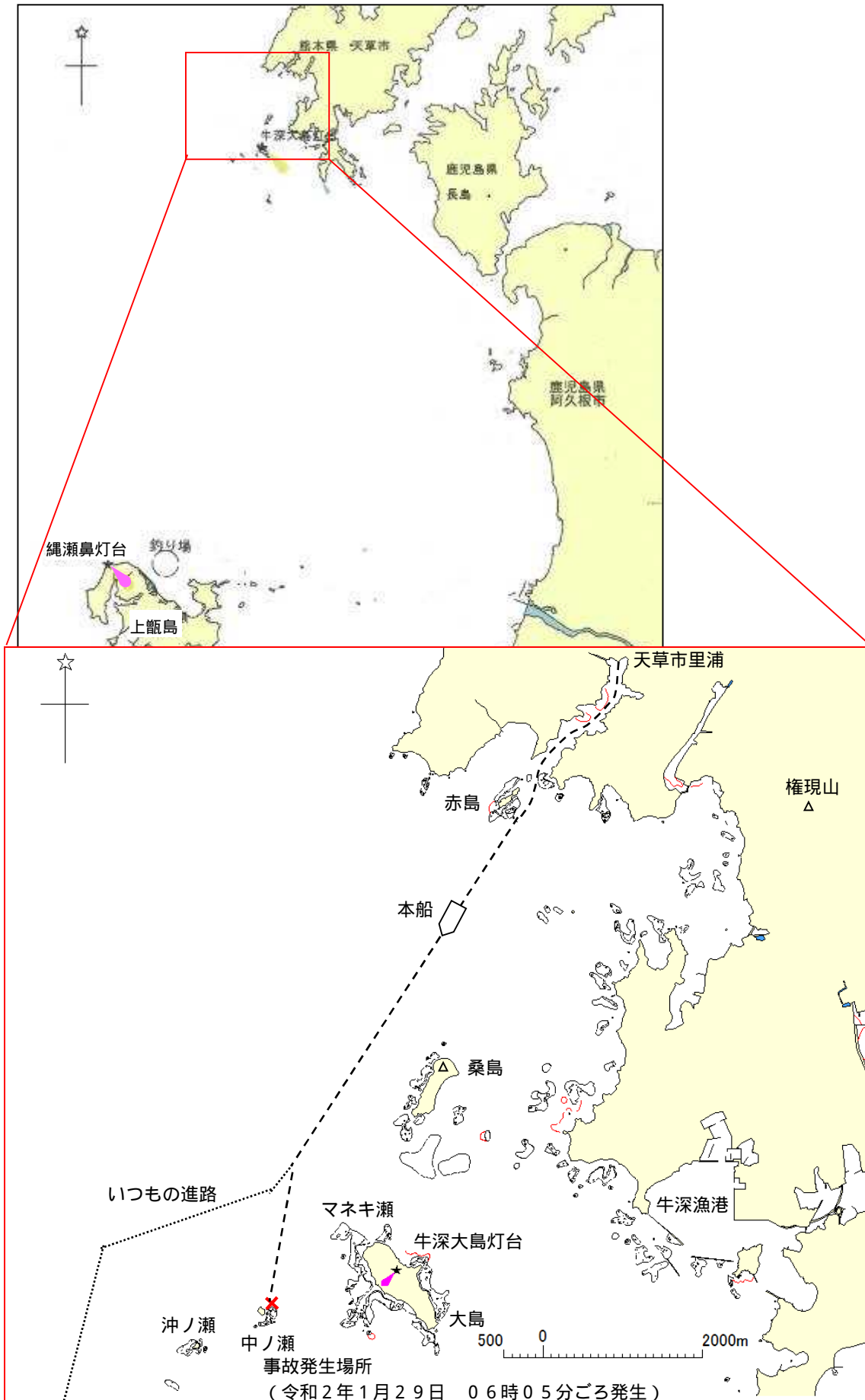


写真1 本船

