

船舶事故調査報告書

令和5年5月24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4年10月8日 12時25分ごろ
発生場所	熊本県天草市佐伊津漁港南東方沖 佐伊津港3号防波堤灯台から真方位148° 1,300m付近 (概位 北緯32° 29.0′ 東経130° 12.3′)
事故の概要	プレジャーボートGOINGは、北西進中、浅所に乗り揚げた。 GOINGは、シューピースの破損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年11月8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 GOING、4.95トン 290-66828熊本、個人所有 11.75m (Lr) × 2.35m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長 43歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和3年12月9日 免許証交付日 令和4年5月30日 (令和9年5月29日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	シューピースに破損、舵軸及びプロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約1.5～2.0m、潮汐 下げ潮の末期、 水温 約26℃ 天草市には、10月6日16時10分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、回航の目的で、令和4年10月8日11時30分ごろ佐伊津漁港に向けて天草市大門港を出航した。 船長は、救命胴衣を着用して機関室囲壁船尾側の操縦場所に立ち、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、舵輪の横に置いたスマートフォンに表示させた地図アプリケーション（以下「地図アプリ」

り」という。)で浅所の場所や船位を確認しながら、手動操舵で本渡瀬戸を北進した。

船長は、本渡瀬戸の航行が初めてであったので、ふだんよりも減速して約5ノットの対地速力とし、また、本船は船首部の舷縁が高く、操縦位置から前方を確認しにくかったので、救命胴衣を着用した同乗者を船首部のマスト付近に立たせて前方の見張りを行わせていた。

(写真1、写真2参照)



写真1 本船（右舷側）

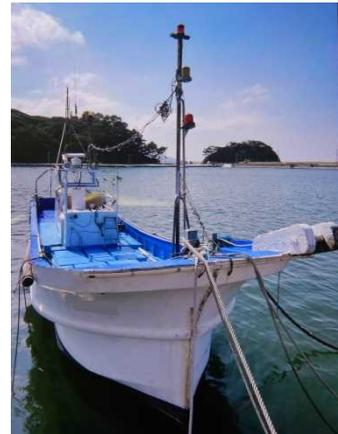


写真2 本船（船首側）

船長は、本渡瀬戸では海上は平穏であったものの、本渡港内の防砂堤に沿って北東進して島原湾に出ると、北東風が吹き、北東方からの波高約1.5～2.0mの波が立っているのを認めた。

船長は、ふだん出航を中止する波高の目安を約1.5mとしており、回航を中断して大門港に引き返すことも検討したが、熊本県外に在住していて回航を行うための時間を作れず、回航が先延ばしになっていたため、当日の回航の機会を逃したくないと思い、横波を受けないように船首を波に立てる操船を行いながら航行を続けることとした。

船長は、島原湾では天草下島の陸岸から約900m離して航行する予定であったが、波が高く恐怖心があり、できるだけ陸岸に寄って航行したいと思い、陸岸から約400m離すこととし、時折右舵を取って船首を波に立てながら北進した。

同乗者は、波が高くなったので、船首部から機関室囲壁船首側の前部甲板に移動し、身体のバランスを崩さないように手すりを掴んでいった。

船長は、天草市戸崎北方沖で、左舷船首方に佐伊津漁港の防波堤を認め、また、地図アプリで本船が同沖の危険界線^{*1}で囲まれた区域

*1 「危険界線」とは、危険物存在の注意を航海者に促すものであり、多数の危険物を含んだ範囲を区域で示し、航行上安全でない区域を示すものをいう。

	<p>(以下「本件浅所域」という。)から約200m離れた場所を航行していることを確認し、同じ距離を保った状態で同漁港に向けて北西進することとし、左舵を取った。</p> <p>船長は、北西進を開始後、波を真横から受けるようになり、一層波に注意を払い、船首を波に立てる操船を繰り返し、蛇行しながら北西進中、12時25分ごろ船底部に衝撃を感じ、その後も北西進を続けていると思っていたところ、周囲の風景から停船していることに気づき、本船が浅所に乗り揚げたと考え、主機を停止した。</p> <p>船長は、機関室等に浸水がないことを確認後、自身及び同乗者を迎いに佐伊津漁港に車で向かっていた知人に携帯電話で連絡し、本事故の発生を伝えた。</p> <p>船長から連絡を受けた知人は、地元漁師に救助を依頼したが、潮位が低く救助に向かうことができないとの返答があり、その旨を船長に伝えた。</p> <p>船長及び同乗者は、潮が引いて周囲の水深が浅くなったので、退船することとし、本船の船首部及び船尾部から錨を投入して船固めを行った後、海に入って陸岸まで渡り、知人の車で熊本県内の居住地に向かった。</p> <p>陸上から本件浅所域に乗り揚げた本船を認めた住民は、警察署に本事故発生の通報を行い、また、その後、警察署から海上保安庁に同通報が行われた。</p> <p>本船は、9日、漁船で佐伊津漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船は、当初、熊本県外の港に係留されていたが、令和4年8月に係留地が大門港に変更され、その後、新たな係留地を佐伊津漁港とすることになっていた。</p> <p>船長が使用していた地図アプリは、一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図(new pec)が表示されるようになっていたほか、任意の海域の天気予報(天気、風向、風速、波高など)を確認することができた。</p> <p>船長は、本船を使用して本渡瀬戸の南側の海域で釣りを行ったことがあったものの、本渡瀬戸及び島原湾の航行経験がなかったので、回航に当たり、事前に地図アプリで本件浅所域を含めた航行予定海域の浅所の場所を確認して航行コースを検討していた。</p> <p>船長は、毎回出航前に天気予報で波高を確認して出航の可否判断を行っていたが、ふだんから気象警報及び注意報の発表状況の確認を行っておらず、16時10分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であることを知らなかった。</p> <p>船長は、本事故前日と本事故当日に地図アプリ及びインターネット</p>

	<p>の天気予報で、それぞれ大門港周辺及び天草市牛深^{うしぶか}の波高を確認しており、それらの予報では波高が1m未満であったので、島原湾でも同様の海象になると判断し、島原湾の天気予報を確認していなかった。</p> <p>船長は、北西進中、右舷船首方の海域に立つ波を注意深く見ながら、船首を波に立てる操船を行うことに意識を集中していたので、地図アプリ等で船位を確認できず、北東方からの風波によって本船が本件浅所域に向かって圧流されていることに気付かずに航行してい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 あり</p> <p>(1) 事故発生に関する分析</p> <p>本船は、佐伊津漁港南東方沖を回航地である同漁港に向けて北西進中、北東方からの風力4の風が吹くとともに波高約1.5～2.0mの波が立つ状況下、船長が、本事故当日の回航の機会を逃したくないと思い、航行を続けたことから、風波によって本件浅所域に向かって圧流され、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本渡瀬戸を通過後、島原湾ではふだん出航を中止する目安としていた波高以上の約1.5～2.0mの波が立つ状況であることを認めたものの、熊本県外在住で回航を行うための時間を作れず、回航が先延ばしになっていたことから、本事故当日の回航の機会を逃したくないと思い、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、北西進中、右舷船首方の海域に立つ波を注意深く見ながら、船首を波に立てる操船を行うことに意識を集中していたことから、地図アプリ等で船位を確認できず、本船が北東方からの波によって本件浅所域に向かって圧流されていたことに気付かずに航行していたものと考えられる。</p> <p>(2) その他安全に関する分析</p> <p>船長は、出航前、天気予報で出航地周辺の波高を確認し、島原湾でも同様の海象になると判断していたが、天気予報で島原湾の波高を確認する必要があるとあり、また、気象警報及び注意報の発表状況の確認を行う必要があったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、佐伊津漁港南東方沖を回航地である同漁港に向けて北西進中、北東方からの風力4の風が吹くとともに波高約1.5～2.0mの波が立つ状況下、船長が、本事故当日の回航の機会を逃したくないと思い、航行を続けたことから、風波によって本件浅所域に向かって圧流され、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、</p>

	<p>次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 波の影響を受けやすい小型船舶の船長は、波が高い海域では、転覆のほか、波に圧流されて浅所に乗り揚げのおそれがあるので、航行予定海域で波が高くなっているのを認めた場合、航行を続けようとせず、安全を優先し、航行を中断して出航場所等に引き返すこと。・ 船長は、気象及び海象は地形により変化することに留意し、出航前に出航地周辺のほか経由海域や目的地周辺の天気予報を確認しておくこと。また、毎回出航前に気象警報及び注意報の発表状況を確認しておくこと。・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な支援や指示を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

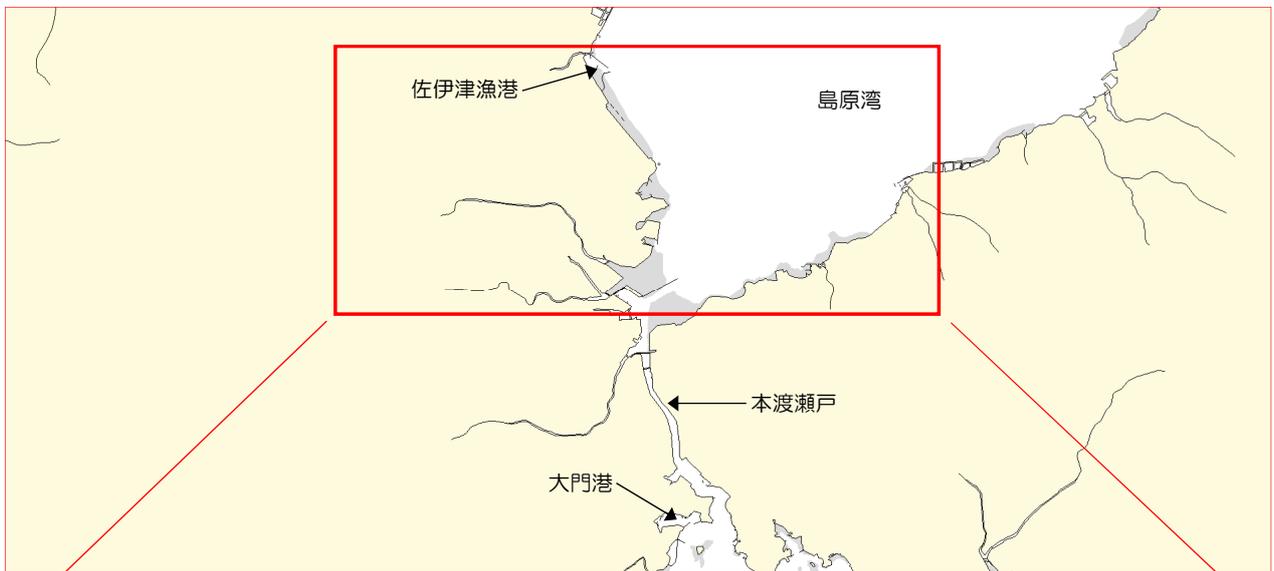
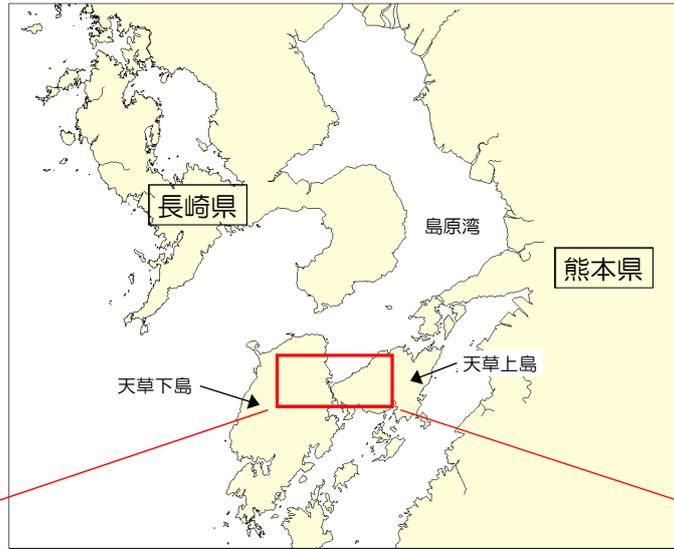


写真3 本船の損傷状況

