

船舶事故調査報告書

令和6年2月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年8月11日 10時55分ごろ
発生場所	熊本県上天草市柳港南東方沖（柳ノ瀬戸） 薩摩瀬灯標から真方位229°780m付近 （概位 北緯32°32.5′ 東経130°26.9′）
事故の概要	プレジャーボート第五竜誠丸 ^{りゅうせい} は、東南東進中、また、プレジャーボート夢雲 ^{むうん} は、南南西進中、両船が衝突した。 第五竜誠丸は、船長が負傷し、左舷中央部外板の破口等を生じ、また、夢雲は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年8月25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	A プレジャーボート 第五竜誠丸、2.4トン 290-59710熊本、個人所有 6.92m (Lr) × 2.34m × 1.22m、FRP ディーゼル機関、83.80kW、平成19年6月 B プレジャーボート 夢雲、5トン未満 290-41198熊本、個人所有 6.47m (Lr) × 2.52m × 1.33m、FRP ガソリン機関（船外機）、165.50kW、平成4年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 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11年8月27日 免許証交付日 令和元年5月29日 （令和6年8月26日まで有効） B 船長B 51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12年7月7日 免許証交付日 令和3年7月5日 （令和8年7月4日まで有効）
死傷者等	A 軽傷1人（船長A） B なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷中央部外板に破口及び亀裂、操舵室前面ガラスに破損 B 船首部外板に擦過傷</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣りをを行う目的で、令和5年8月11日05時10分ごろ熊本県八代市八代港の係留場所を出航し、同県天草市通詞島北方沖及び同県苓北町富岡港北方沖で釣りを行った後、09時30分ごろ帰途についた。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛け、池島ノ瀬戸を約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、柳ノ瀬戸に入って助八瀬灯浮標を右舷側に見て右転し、針路を八代港付近に向けた頃、左舷船首方1,000m付近にB船を視認したが、左舷方に見るB船がA船の進路を避けて航行していきと思ひ、船首方の海面付近の浮流物が気になっていたため、浮流物の発見に努めようとして、視線を船首方の海面付近に向けて東南東進した。</p> <p>船長Aは、船首方の海面付近に意識を向けながら同じ針路及び速力で航行を続け、衝突の直前、左舷方至近にB船を認めたが、10時55分ごろA船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を反転させてB船に向かい、B船の近くにA船を寄せ、互いに乗船者のけがの有無を確認後、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>A船は、自力で航行して上天草市合津港に向かった。</p> <p>船長Aは、後日、熊本市内の病院を受診し、外傷性頸部腰部症候群と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、親族6人を乗せ、海水浴の目的で、10時30分ごろ上天草市所在のマリーナ(以下「本件マリーナ」という。)を出航し、同市小島ノ鼻付近の浜に向かった。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛け、同乗者を助手席や後部座席に腰を掛けさせ、横島ノ瀬戸を約12.5knの速力で、手動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、薩摩瀬灯標を左舷側に見て右転し、針路を小島ノ鼻付近に向けた頃、目視で周囲を確認したところ他船を認めなかったため、周囲に航行の支障となる他船はいないと思った。</p> <p>船長Bは、左手で舵輪を握り、視線を舵輪の奥の操縦盤に組み込まれた速力計及び燃料計が一体型となった計器(以下「本件計器」という。)に向け、右手で本件計器の設定ボタンを操作しながら南南西進中、衝突の直前、右舷方至近にA船を認め、右手でスロットルレバーを中立とするとともに左舵を取ったものの、B船とA船とが衝突し</p>

た。(写真1参照)



写真1 B船の操縦盤

船長Bは、A船が反転してB船の近くに寄せてきたので、互いに乗船者のけがの有無を確認した。

B船は、自力で航行して本件マリーナに向かった。

(付図1 事故発生経過概略図、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況 参照)

その他の事項

船長Aは、A船で年に約50～70回釣りに出掛けており、本事故発生場所付近の海域での航行経験が豊富であり、同海域にはふだんから他の海域よりも漂流物が多いと感じていた。

船長Aは、B船を左舷船首方遠方に視認した際、B船がどちらの方向に向かって航行していくか判断できなかったが、B船がいずれA船の進路を避けて航行していくと思い込んでしまい、その後、船首方の海面付近に意識が向いていて、B船の動静を十分に監視していなかったと本事故後に思った。

船長Aは、救命胴衣を着用していた。

船長Bは、B船で年に1～2回小島ノ鼻付近の浜に親族と共に海水浴の目的で出掛けており、本事故時、令和5年初めての航海であった。

船長Bは、針路を小島ノ鼻付近に向けた頃、自身としては周囲を十分に確認したつもりだったが、A船を見落していたと本事故後に思った。

船長Bは、出航して少し経った頃、本件計器が表示されていないことに気付き、そのことが気になっていたため、右舷方至近にA船を認めるまでの約20～30秒間、視線を舵輪奥の本件計器に向け、本件

	<p>計器の設定ボタンを操作して調整作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、本件計器の調整作業に意識が向いていて、衝突の直前までB船に向かって接近してくるA船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本件計器の調整作業は目的地に着いてから行うか、安全な場所に停船してから行えば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、柳港南東方沖を東南東進中、船長Aが、船首方の海面付近に意識が向いた状態で同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、針路を八代港付近に向けた頃、左舷船首方にB船を視認したものの、左舷方に見るB船がいずれA船の進路を避けて航行していくと思い込んだことから、船首方の海面付近の浮流物の発見に努めようとして、視線を船首方の海面付近に向け、船首方の海面付近に意識が向いていたものと考えられる。</p> <p>B船は、柳港南東方沖を南南西進中、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、本件計器の調整作業に意識が向いた状態で航行を続けたことから、衝突の直前にA船を認め、スロットルレバーを中立とするとともに左舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、針路を小島ノ鼻に向けた頃、目視で周囲を確認したところ他船を認めなかったことから、周囲に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、出航して少し経った頃、本件計器が表示されていないことに気が付き、そのことが気になっていたことから、航行中に視線を舵輪奥の本件計器に向け、本件計器の設定ボタンを操作して調整作業を行っており、同作業に意識が向いていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、柳港南東方沖において、A船が東南東進中、B船が南南西進中、船長Aが、船首方の海面付近に意識が向いた状態で同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、本件計器の調整作業に意識が向いた状態で航行を続けたため、両船が衝突し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、左舷方に見る他船が自船の進路を避けて航行していくと思わず、その船舶に対して継続して動静監視を行い、このま

	<p>まの進路では衝突を避けることができないと判断した場合、衝突を避けるための動作をとること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、周囲の船舶を見落とさないよう、常時、周囲の見張りを適切に行い、航行中は意識を集中する必要がある計器類の調整等を行わず、安全な場所に停船してから行うこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

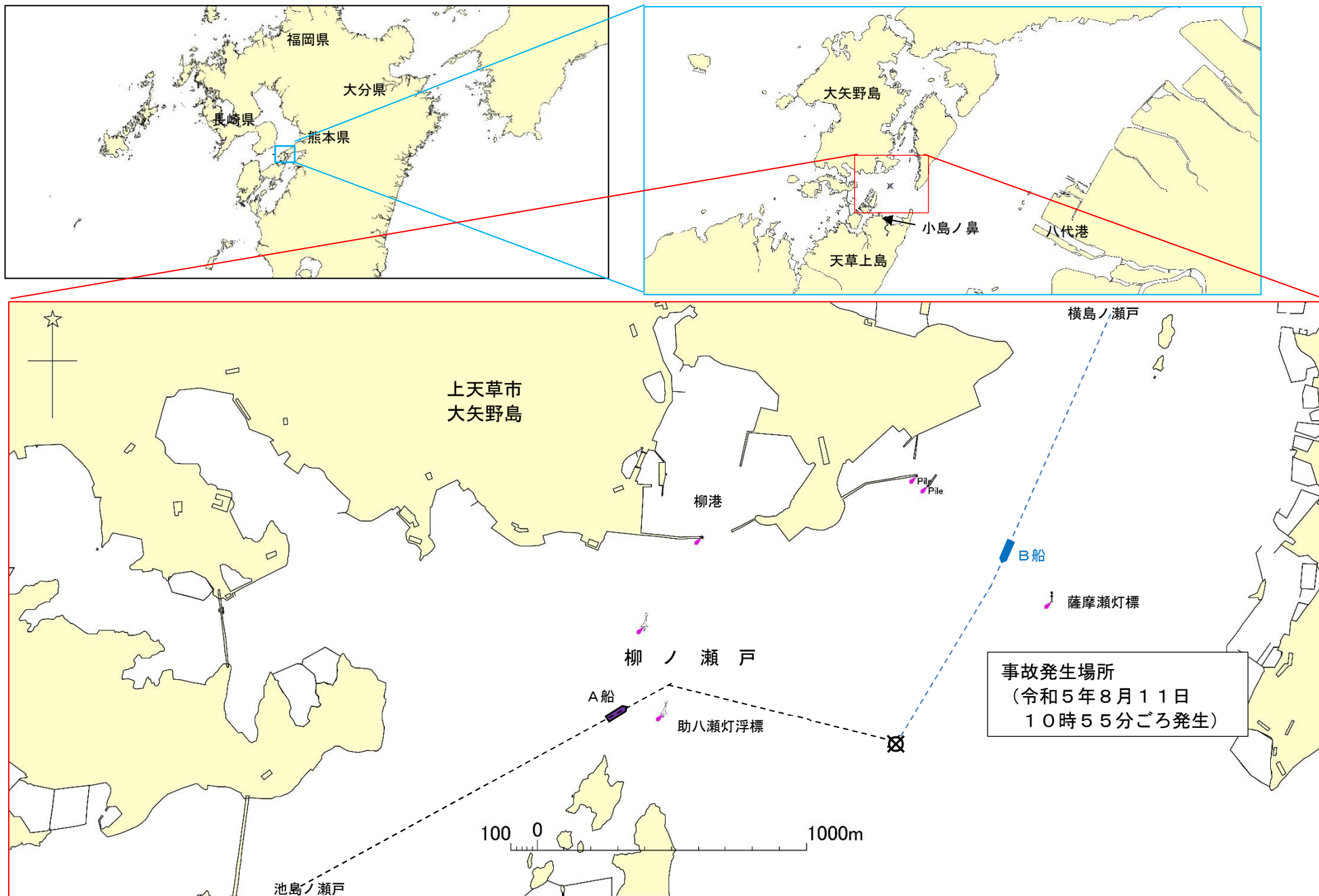


写真2 A船の損傷状況



船長A 提供

写真3 B船の損傷状況

