

船舶事故調査報告書

令和7年11月5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 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年8月13日 04時35分頃
発生場所	熊本県上天草市大矢野橋西方沖 天草大矢野橋橋梁灯（C1灯）から真方位262° 260m付近 （概位 北緯32° 32.7′ 東経130° 25.2′）
事故の概要	プレジャーボートLa Vie en roseは、西進中、浅所に乗り揚げた。 La Vie en roseは、船長及び同乗者1人が負傷し、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年8月15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 La Vie en rose、3.2トン 290-59853熊本、個人所有 7.81m (Lr) × 2.66m × 1.60m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、220.60kW（合計）、平成19年8月
乗組員等に関する情報	船長 59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3年1月17日 免許証交付日 令和2年3月10日 （令和8年1月16日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長及び同乗者）
損傷	船首部から船尾部にかけての船底外板の破口及び擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期（小潮*1） 日出時刻：05時41分頃
事故の経過	(1) 本事故発生に至る状況 本船は、船長が1人で乗り組み、船長の家族（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、船首約0.50m、船尾約1.00mの喫水で、令和6年8月13日04時10分頃、熊本県天草市通詞島西

*1 「小潮」とは、満潮と干潮の潮位差が小さくなる時期のことをいう。

方沖の釣り場に向け、上天草市大矢野島所在の所属マリーナを出航した。(写真1参照)



写真1 本船の外観(仮修理後の上架時)

船長は、夜間航行の経験が数回しかなく、夜間操船に慣れていなかったため、ふだん夜間に狭い海域を航行する場合、日中の航行時よりも減速して約7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、GPSプロッターに記録された航跡(以下「プロッター航跡」という。)に沿って操船するようにしていた。

船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッター及び0.75海里レンジとしたレーダーを作動させ、大矢野島周辺の狭い海域において、ふだんと同様に、プロッター航跡に沿うように手動操舵で操船に当たり、本船を約7knの速力で航行させた。同乗者は、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けていた。

船長は、ふだん夜間にプロッター航跡に沿うように操船する際、毎回、風や潮流の影響によって本船の進路がプロッター航跡から逸れていたため、適宜当て舵を取って進路を修正していたが、本事故当時、風が弱く小潮で風や潮流の影響がなかったため、西進して通過する予定の大矢野橋の手前まで進路がプロッター航跡から逸れることはなかった。

また、船長は、ふだん夜間に大矢野橋の下を西進して通過する際、GPSプロッターと大矢野橋に設置された橋梁灯を見ながら、大矢野橋と直交するように本船の進路をとって大矢野橋中央部の下を通過した後、GPSプロッターを見ながら、大矢野橋西方沖でプロッター航跡に沿って右舵を取っていた。(図1参照)

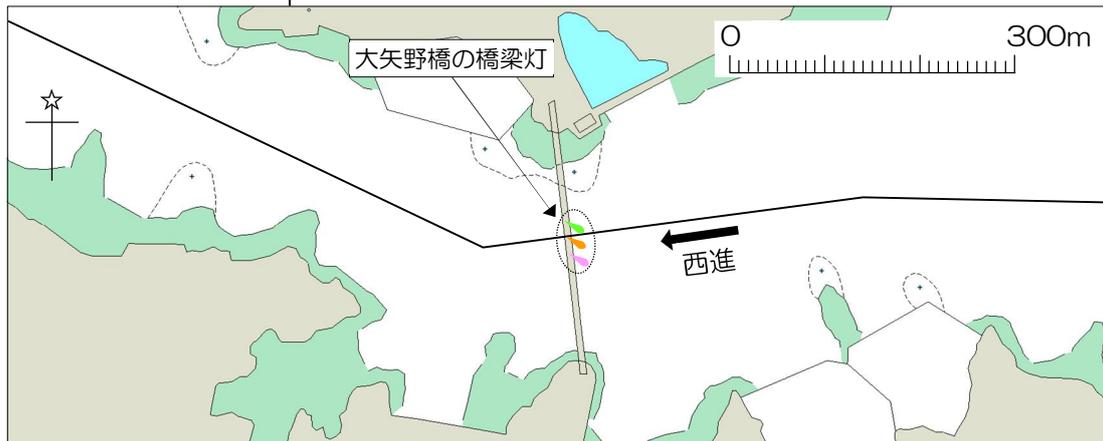


図1 大矢野橋周辺の本船のプロッター航跡の状況

船長は、本事故当時、本船の進路が逸れることなくプロッター航跡に沿って操船することができていたので、夜間操船への警戒心が薄れ、また、周囲に他船もいなかったため、増速して橋梁灯のみを見ながら大矢野橋の下を通過しても支障はないと思い、釣り場まで急ぐ必要はなかったが、速力を約7knから約15knに増速し、橋梁灯を見ながら大矢野橋に向かって本船を西進させた。

船長は、上方に視線を向けて橋梁灯を見ながら大矢野橋中央部の下を通過した後、大矢野橋西方沖の変針予定場所で右舵を取らなければならないことを認識していたが、変針予定場所に至るまでの間に、大矢野橋と直交するように本船の進路をとることができたか橋梁灯を見て確認するだけの時間的余裕があると思い、後方を振り返って操舵室後面の出入口越しに橋梁灯を見た。(写真2参照)

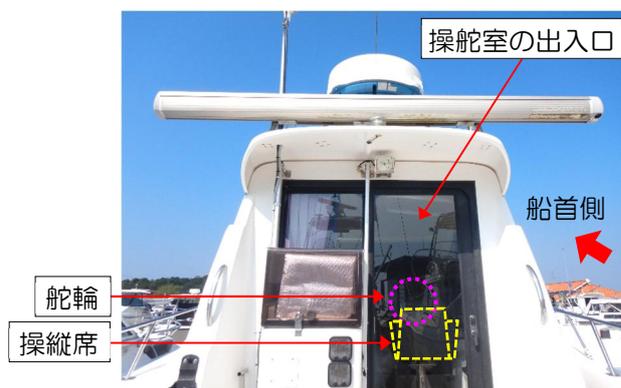


写真2 操舵室後面の状況

船長は、橋梁灯の見え方から本船が意図したとおりに大矢野橋の下を通過したことを確認した後、GPSプロッターを見て右舵を取ろうと前方に向き直ったが、本船は、既に変針予定場所を通過して大矢野橋西方沖の浅所（小石からなる干出浜）に接近して

おり、直後の04時35分頃に同浅所に乗り揚げた。

船長及び同乗者は、乗場の衝撃で体が強く前方に押し出され、船長は、操縦席から操舵室の床上にずり落ちて顔面等を操縦席前方の操縦盤等で打った。

(図2 参照)

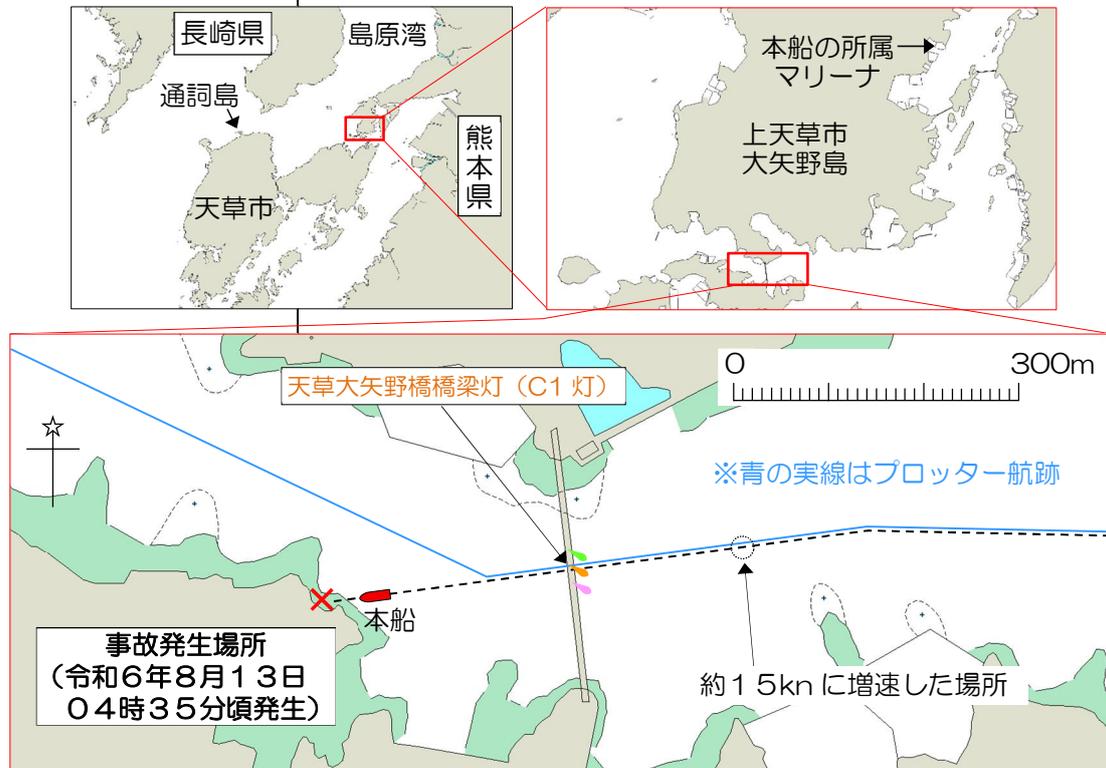


図2 推定航行経路図

(2) 本事故発生後の状況

船長は、顔面からの出血がある中、船外機を停止するとともに同乗者の負傷状況を確認し、その後、周囲の状況から本船が大矢野橋西方沖の浅所に乗り揚げたことが分かった。

船長は、本船の船体の大部分が浅所に乗り揚げたので、自力離礁を断念し、携帯電話で所属マリーナの担当者に連絡して救援を依頼し、同担当者が118番通報を行った。

船長及び同乗者は、来援した所属マリーナの船舶に移乗して所属マリーナに戻り、船長は、所属マリーナの担当者が手配した救急車で熊本県宇城市内の病院に搬送され、顔面挫創、胸部打撲傷等と診断された。また、同乗者は、足に痛みがあったので、自動車と同病院に向かい、右足関節捻挫と診断された。

本船は、所属マリーナの船舶によって浅所から引き出され、本事故発生場所に近い別のマリーナまでえい航されて破口箇所の仮修理が行われた後、所属マリーナまで再びえい航された。

その他の事項

船長は、プレジャーボートの船長としての経験が30年以上あり、

	<p>令和元年に本船を購入して以降、年間20回程度本船で釣りに出ており、大矢野橋周辺の日中の操船経験は豊富であった。</p> <p>船長は、日中に大矢野橋の下を西進して通過する際、大矢野橋を見ながら大矢野橋中央部の下を通過した後、周囲の地形を見ながら右舵を取っていた。</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>(1) 船長の夜間操船の方法に関する解析</p> <p>① 船長は、夜間操船に慣れておらず、ふだん夜間に狭い海域を航行する際、約7knの速力とし、GPSプロッターで船位を確認しながら、手動操舵でプロッター航跡に沿って操船するようにしており、その際、毎回、風や潮流によって本船の進路がプロッター航跡から逸れていたため、適宜当て舵を取って進路を修正していたものと考えられる。</p> <p>② 船長は、ふだん夜間に大矢野橋の下を西進して通過する際、GPSプロッターと大矢野橋の橋梁灯を見ながら、大矢野橋と直交するように本船の進路をとって大矢野橋の下を通過した後、GPSプロッターを見ながら、大矢野橋西方沖の変針予定場所でプロッター航跡に沿って右舵を取っていたものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、大矢野橋の下を通過して大矢野橋西方沖の狭い海域を西進中、船長が、振り返って大矢野橋の橋梁灯を見てGPSプロッターで船位を確認しなかったことから、変針予定場所を通過したことに気付かないまま、短時間で大矢野橋西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(3) 事故発生の要因に関する解析</p> <p>船長は、本事故当時、風や潮流の影響がない状況下、大矢野橋の手前までプロッター航跡に沿った進路で操船することができていたことから、夜間操船への警戒心が薄れ、増速して橋梁灯のみを見ながら大矢野橋の下を通過しても支障はないと思い、約15knに増速し、橋梁灯を見ながら本船を西進させて大矢野橋中央部の下を通過したものと考えられる。</p> <p>船長は、大矢野橋の下を通過後、大矢野橋西方沖の変針予定場所で右舵を取らなければならないことを認識し、また、約15knに増速していたものの、変針予定場所に至るまでの間に、大矢野橋と直交するように本船の進路をとることができたか橋梁灯を見て確認するだけの時間的余裕があったことから、振り返っ</p>

	て、引き続き橋梁灯を見ていたものと考えられる。
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大矢野橋西方沖の狭い海域を西進中、船長が、大矢野橋の橋梁灯を見てGPSプロッターで船位を確認しなかったため、変針予定場所を通過したことに気付かないまま、短時間で浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん大矢野橋の下を通過する際、約7knの速力で本船を航行させていたものの、本事故当時、大矢野橋の下を通過する前に約15knの速力に増速していたことから、橋梁灯を確認している間に浅所に急接近し、乗揚を回避できなかったものと考えられる。</p>
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"> ・ 小型船舶の船長は、夜間に狭い海域を航行する場合、GPSプロッター等の航海計器で継続的に船位の確認を行うとともに、時間的・距離的な余裕を持って変針を行うことができるよう、安全な速力で航行すること。