

船舶事故調査報告書

令和7年7月16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	衝突
発生日時	令和6年5月25日 13時00分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港 八代港防波堤灯台から真方位272° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯32° 31.4′ 東経130° 30.5′）
事故の概要	プレジャーヨット オーシャンラブは、南南東進中、また、プレジャーボート光進丸は、東南東進中、両船が衝突した。 オーシャンラブは、右舷中央部外板の擦過傷等を生じ、また、光進丸は、左舷船首部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月17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 プレジャーヨット オーシャンラブ、5トン未満 250-40030熊本、個人所有 8.71m (Lr) × 3.17m × 1.47m、FRP ディーゼル機関、47.00kW、不詳 B プレジャーボート 光進丸、5トン未満 293-21706熊本、個人所有 7.15m (Lr) × 2.03m × 0.53m、FRP ディーゼル機関、56.60kW、昭和63年11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14年9月30日 免許証交付日 令和4年5月16日 (令和9年9月29日まで有効) B 船長B 62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20年8月4日 免許証交付日 令和4年11月22日 (令和10年8月3日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷、右舷手すり支柱に脱落等

	B 左舷船首部外板に擦過傷、船尾甲板オーニング支柱に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、レーダーを備えていないプレジャーヨットで、船長Aが1人で乗り組み、八代港に入港するクルーズ船を撮影するため、同港に向け、令和6年5月25日11時30分ごろ熊本県宇城市所在のマリーナ内の定係地を出発した。</p> <p>船長Aは、蔵々ノ瀬戸を通過した後、帆を上げて機帆走していたが、しばらくして、周囲に他船がいなかったため操舵室を離れて帆を下ろす作業を行い、操舵室に戻って左舷側にある操縦席に腰を掛け、魚群探知機を作動させ、手動操舵により、機関のみを使用して約3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で本船を南南東進させた。</p> <p>船長Aは、帆を下ろす作業を行っていた際、周囲に他船を認めなかったため、A船の正横よりも前方の見張りを行いながら、魚群探知機を見て浅所を避ける進路を検討していたところ、右舷船尾方からエンジン音が聞こえ、振り返って至近に接近したB船を認めたものの、どうすることもできず、13時00分ごろA船の右舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人4人を乗せ、釣りの目的で、熊本県天草市本渡港北東方沖の釣り場に向け、05時30分ごろ八代港内の定係地を出発した。</p> <p>B船は、07時00分ごろ釣り場に到着して釣りを行った後、12時00分ごろ釣り場を出発して帰航を始めた。</p> <p>B船は、レーダーを備えておらず、船長BがGPSプロッターを作動させ操舵スタンド後方の中央に立ち、手動操舵により航行していた。</p> <p>船長Bは、大戸ノ瀬戸を通過する頃、八代港三ツ島南灯浮標の南方に向けて、約15knの速力で本船を東南東進させることとした。</p> <p>この頃、B船の定係地近くにふだん係船している小型船舶(以下「僚船」という。)がB船を追い越した後、定係地の方向に向けて航行しており、船長Bは、B船の帰航に影響するような他船がいらないと思い、東南東進しても大丈夫と判断して操舵スタンド後方の右舷側に置いたクーラーボックスに腰を掛けた。</p> <p>船長Bは、ふだん腰を掛けて操船する場合、操舵スタンド後方の中央にクーラーボックスを置き、船首方に死角を生じないように目線を高くするため、クーラーボックス上に救命浮環と座布団を重ねて敷き、その上に腰を掛けるようにしていたが、本事故当時、クーラーボックス上に座布団のみを敷き腰を掛けていた。</p> <p>(写真1～2 参照)</p>



写真1 ふだんの操船姿勢



写真2 本事故当時の操船姿勢

船長Bは、船首方を定係地の方向に向けて航行する僚船を見ながら操船していたところ、左舷船首方上方にA船のマストのみを認め、ヨットがいてと思い、衝突の危険を感じて直ちに右舵一杯を取ったものの、間に合わず、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、船長Aが負傷していないことを確認し、13時15分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報し、A船及びB船は、海上保安庁の調査を受けた後、それぞれ定係地に向かった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Bは、大戸ノ瀬戸を通過して周囲の見張りを行っていた際、八代市三ツ島の手前にいるA船を島影と重なった状態で見えており、A船を見落としていた。

B船は、乗船者4人がいずれも小型船舶操縦士免許を受有しておらず、船長Bと操船を交替できる者がいなかった。

船長Bは、本事故当時、B船が避航船となる場合に備えて、右舷方の見張りを重視しようと思い、操舵スタンド後方の中央よりも約6cm低い右舷側にクーラーボックスを置いて腰を掛けていたが、ふだんよりも約15cm目線が低くなっていた。

分析

乗組員等の関与

A あり B あり

船体・機関等の関与

A なし B あり

気象・海象等の関与

A なし B なし

判明した事項の解析

A船は、八代港内を南南東進中、船長Aが、周囲に他船はいないと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船が右舷船尾方から接近していることに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、帆を下ろす作業を行っていた際、周囲を見回したが、この頃B船が大戸ノ瀬戸を通過しておらず、B船を視認することができなかったことから、周囲に他船がいなかったものと考えられる。

B船は、八代港内を東南東進中、船長Bが、周囲に他船はいないと思い、左舷船首方に死角が生じた状態で航行を続け、左舷船首方の見

	<p>張りを適切に行っていなかったことから、A船に接近していることに気付くのが遅れ、A船に気付いた後、直ちに右舵一杯を取ったものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、大戸ノ瀬戸を通過した頃、三ツ島の手前にいるA船を島影と重なった状態で見ていることから、A船を見落とし、周囲に他船はいないと思い、操舵スタンド後方の右舷側に置いたクーラーボックスに腰を掛けて操船を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、腰を掛けて操船していた際、目線が低くなっていたことから、左舷船首方に死角を生じていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、八代港内において、A船が南南東進中、B船が東南東進中、船長Aが、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、左舷船首方に死角が生じた状態で航行を続け、左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、避航動作が遅れ、両船が衝突し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"> ・レーダーを備えていない船舶の船長は、他船を早期に発見することが困難であることを考慮し、目視による全周囲の見張りを十分に注意して行うこと。 ・小型船舶の船長は、死角が生じない状態で見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

