

船舶インシデント調査報告書

令和7年9月17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

インシデント種類	座洲
発生日時	令和6年7月6日 12時30分頃
発生場所	熊本県八代市前川及び南川の河口部（八代港） 八代港防波堤灯台から真方位124° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯32° 30.3′ 東経130° 33.7′）
インシデントの概要	プレジャーボート光鶴は、航行中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和6年7月17日、本インシデント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 光鶴、5トン未満 290-44496熊本、有限会社岡崎工業 6.19m（Lr）×2.20m×0.91m、FRP ガソリン機関、84.60kW、平成6年9月
乗組員等に関する情報	船長 64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 昭和62年12月24日 免許証交付日 令和6年6月25日 （令和11年6月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波向 南、波高 約0.5～1.0m、潮高 約120cm、 潮汐 下げ潮の中央期（低潮時の約2時間30分前）
インシデントの経過	(1) 本インシデント発生前の航行状況 本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、釣りの目的で、令和6年7月6日04時30分頃に前川の河口部に位置する八代港蛇籠地区の係留地を出航した。（写真1、写真2参照）



写真1 本船



写真2 前川・南川河口付近
(九州地方整備局八代河川国道事務所 提供)

本船は、熊本県上天草市樋合島沖で釣りを行った後、12時00分頃、船首約0.50m、船尾約0.70mの喫水で帰航を開始した。

船長は、魚群探知機能付GPSプロッターの画面に地形図画面と魚探画面とを表示し、操舵スタンドの前に立って手動操舵で操船に当たり、前川及び南川の河口部（以下「前川等河口部」という。）に向けて本船を東進させた。

(2) 前川等河口部の水路の状況

前川等河口部は、前川及び南川が運ぶ土砂の堆積により「低潮時に海底が露出する海域」（以下「干出域」という。）が広がっているほか、干出域の間を縫うように「低潮時でも海底が露出しない海域」（以下「非干出域」という。）が存在しており、本船のGPSプロッターの地形図にはこれらの海域が表示されていた。

また、八代港内港地区には、防波堤に囲まれた船だまり（以下「内港船だまり」という。）があり、八代海側から内港船だまりに向かって堀下げ水路が東南東方向に延びていた。

(写真3、写真4 参照)



写真3 本船のGPSプロッターの表示画面



写真4 低潮時の前川等河口部

(3) 船長のふだんの前川等河口部の航行方法

① 干出域が海面下となる低潮時以外の時間帯に前川等河口部を航行するようにしており、帰航時は、掘下げ水路を東南東進した後、そのまま東南東進して‘内港船だまりの南側に広がる干出域を通る経路’（以下「本件経路」という。）を航行していた。

② 本件経路を航行中は、減速して約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、魚探画面の水深表示の変化や進行方向の海面の色の変化を見ながら適宜舵を取り、水深が1m以上となる場所を航行するようにしていた。

また、前部甲板に乗船させた同乗者に進行方向の海面の状況を観察してもらい、海面の色に変化がある場合は知らせてもらっていた。

③ 内港船だまりの東南東側には複数の台船が係留されている場所があり、帰航時は、同場所の手前で右舵を取って、沖側に伸びた台船の錨索を避けていた。

④ なお、船長が本件経路を航行するようになった経緯は、次のとおりである。

a 船長は、かつて内港船だまりに係留されたプレジャーボートに乗船しており、その当時、他の小型船舶が低潮時以外の時間帯に本件経路を航行する状況をよく目にしていた。

b 船長は、知人が操船するプレジャーボートに同乗した際に本件経路の航行方法を教わり、蛇籠地区に係留された本船に乗船するようになってからは、出航時や帰航時、低潮時以外の時間帯に毎回本件経路を航行していた。

(図1 参照)



図1 ふだんの航行経路

(4) 本インシデント発生に至る状況

船長は、約15knの速力で掘下げ水路を東南東進した後、ふだんと同様にそのまま東南東進して本件経路を航行することとしたが、南風が強くとともに風浪が立っていたので、減速すると右舷方から風と風浪を受けて船体が北方に圧流されると思い、減速せずに航行を続けた。

また、船長は、前部甲板では波しぶきを浴びるので、同乗者を後部甲板に乗船させていた。

船長は、速力が速く、魚探画面の水深表示を確認しながら操船する余裕はなかったが、進行方向の海面の色の変化を見ながら操船すれば、本件経路上を航行することができると思った。

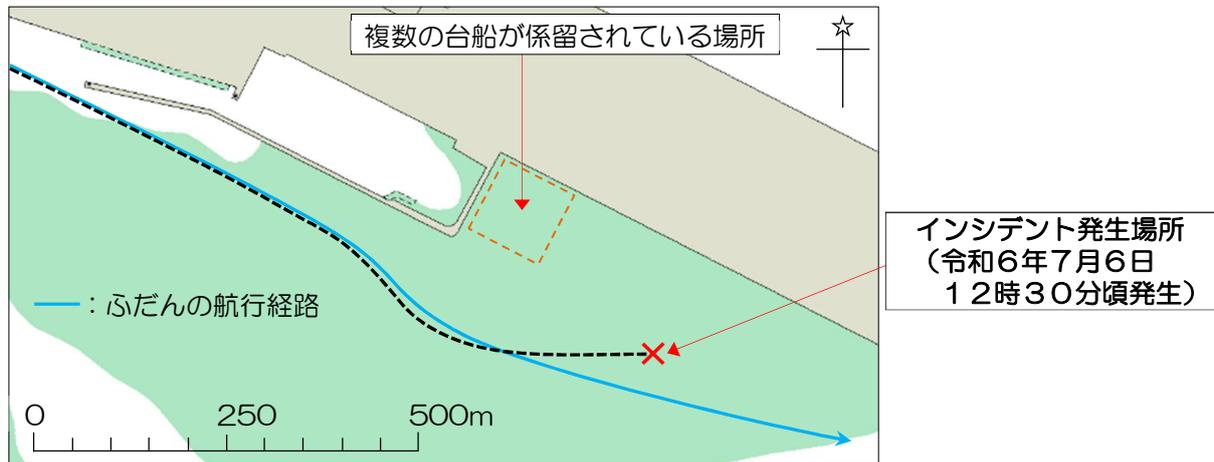
船長は、進行方向の海面を注視しながら操船を行い、複数の台船に係留されている場所の手前で、台船の錨索を避けようと右舵を取ったが、ふだんよりも大きく右舵を取ってしまったように感じたので、本件経路上に戻そうと左舵を取った。

船長は、左舵を取った後、本船が本件経路を外れて浅所に向かって東進するようになったが、進行方向の海面を注視してお

り、また、海面が波立ち海面の色の变化を確認しづらい状況下、同変化を確認することができなかつたので、このことに気付かなかつた。

船長は、12時30分頃に本船がゆっくりと停止したので、本船が座洲したことが分かつた。

(図2 参照)



(5) 本インシデント発生後の状況

船長は、船外機を停止してチルトアップ（船外機を傾けてプロペラを海面上に引き揚げた状態）した後、同乗者と共に浅所に下り、水深が深い場所まで船体を押して離洲を試みようとしたが、潮が引いて本インシデント発生場所周辺が広く干出した状態になったので離洲を断念した。

船長は、潮が満ちるのを待つて離洲することとし、船体に損傷がないことを確認した後、同乗者と共に船上で待機していた。

本インシデント発生場所近くの会社の従業員は、座洲している本船を認めて警察署に通報を行い、警察署から海上保安庁に本インシデント発生の通報が行われた。

船長は、海上保安庁の担当官からの携帯電話への連絡に対して、負傷者はおらず船体にも損傷がないことを伝えた後、潮が満ちてから離洲し、本船を操船して蛇籠地区に戻り、海上保安庁の調査を受けた。

(付図1 インシデント発生場所概略図 参照)

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約40年あつた。

船長は、ふだん出航前に天気予報を確認し、八代海の波高が1m以上となる場合は出航を取りやめていたが、本インシデント当時の天気予報では八代海の波高が1m未満であつた。

船長及び同乗者2人は、本インシデント当時、救命胴衣を着用して

	いた。
分析 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	あり なし あり 本船は、前川等河口部を航行中、下げ潮の中央期で干出域が海面下となった状況下、船長が、より水深が深い非干出域を航行せず、魚探画面の水深表示や海面の色を確認しながら干出域を通る本件経路を航行しようとしたことから、東進して浅所に座洲したものと考えられる。 船長が、干出域を通る本件経路を航行しようとしたのは、過去に他船が本件経路を航行する状況をよく目にし、また、知人から本件経路の航行方法を教わっており、ふだんから低潮時以外の時間帯に本件経路を航行していたことによるものと考えられる。 船長は、ふだん本件経路を航行する際、減速した上、魚探画面の水深表示の変化や進行方向の海面の色の変化を見ながら適宜舵を取り、水深が1 m以上となる場所を航行していたものと考えられる。 船長は、本インシデント当時、南風が強く吹き、風浪が立つ状況下、減速すると風と風浪によって船体が北方に圧流されると思い、減速することなく航行を続けたことから、魚探画面の水深表示の変化を確認しながら操船する余裕がなく、また、海面が波立っていたことから、海面の色の変化も確認することができなかったものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、前川等河口部を航行中、干出域が海面下となり、また、風が強く吹いて海面が波立った状況下、より水深が深い非干出域を航行せず、干出域を通る本件経路を航行しようとしたため、浅所に座洲したものと考えられる。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、干出域や非干出域が広がる河口部等の航行に当たっては、自船の喫水、潮汐、気象及び海象を考慮した上で、安全な水深を確保できるルートを設定し、GPSプロッターに同ルートを登録しておくこと。 ・ 船長は、船舶事故等が発生した場合、適切な助言や支援を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 インシデント発生場所概略図

