

船舶事故調査報告書

令和6年5月15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	乗揚
発生日時	令和5年8月21日 14時00分ごろ
発生場所	長崎県松浦市福島東方沖（ツツノ瀬戸） 波多津港西防波堤灯台から真方位235° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 22.0′ 東経129° 51.0′）
事故の概要	プレジャーボート辰栄丸は、南西進中、浅所に乗り揚げた。 辰栄丸は、プロペラ軸の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月20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 辰栄丸、6.2トン 292-51405長崎、西田商事株式会社 10.49m (Lr) × 3.06m × 1.40m、FRP ディーゼル機関、368kW、平成28年5月
乗組員等に関する情報	船長 45歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年5月8日 免許証交付日 令和2年5月10日 （令和7年5月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損、船底外板に擦過傷、船尾部船底のプロペラ点検口に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好、気温 約30.0℃ 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約210cm（伊万里） 太陽の高度及び方位：高度 59.5°、方位 231.7°
事故の経過	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、周遊の目的で、令和5年8月21日10時20分ごろ長崎県佐世保市所在の所属マリナーを出航した。 船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、キャビンの操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、平戸瀬戸を北進後、目的

地である福島北方沖に向けて東進した。(写真1、写真2参照)

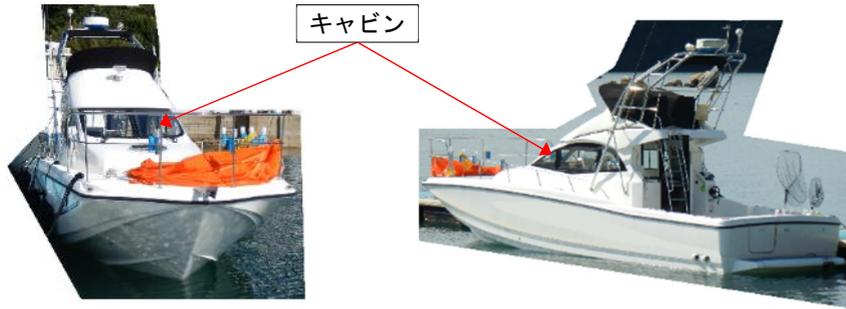


写真1 本船



写真2を撮影した際、レーダー、GPSプロッターには画面カバーが取り付けられていた。

写真2 船長の操縦姿勢(イメージ)

船長は、13時00分ごろ福島北方沖に到着後、帰航することとしたが、帰航途中に福島南西方沖(以下「新目的地」という。)に立ち寄ることを思い立った。

船長は、新目的地に向かう経路として、そのまま東進を続けて福島東方沖を航行するコースと、Uターンして福島西方沖を航行するコースとがあり、前者のコースについては航行経験がなかったが、低速力とし、GPSプロッターで水深を確認して浅所を避けながら航行すれば支障はないと思い、同コースをとることとした。

船長は、同乗者2人がキャビンの椅子席に腰を掛けた状態で、約5ノットの対地速力として航行を続けたが、福島東方沖では、水路幅が狭くなるとともに、両舷方に水深5m未満の浅い海域が広がる中、GPSプロッターに表示された5m等深線に近づき過ぎないようにしながら、同等深線に沿って航行を続けた。

船長は、13時53分ごろ福島大橋の下を通過後、進行方向の海域に、白色の石柱2本(以下、北側の石柱を「北側石柱」と、南側の石柱を「南側石柱」という。)が設置されているのを認めた。(写真3、写真4参照)



写真3 北側石柱及び南側石柱の設置状況
 (写真撮影時の潮汐、潮高：下げ潮の中央期、約160cm(伊万里))

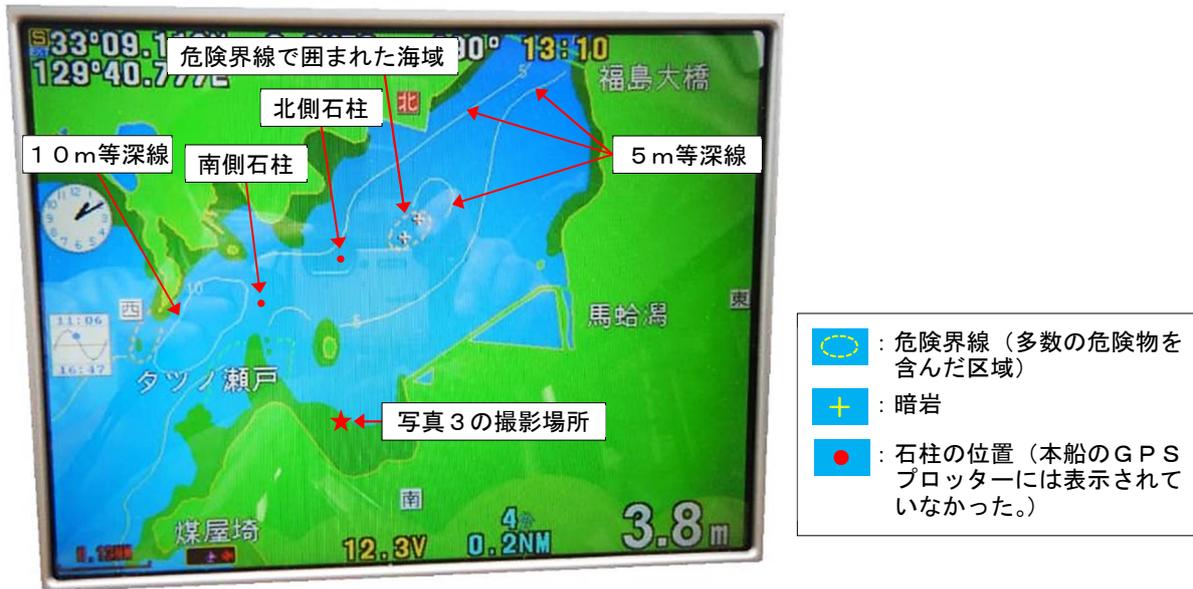


写真4 本船のGPSプロッター画面 (本事故当時の表示状況を再現)

船長は、危険界線で囲まれた海域の南方沖を航行し、13時58分ごろ北側石柱の南方沖に至ったが、石柱の設置目的が分からず、また、GPSプロッターで進行方向に10m等深線で囲まれた海域が存在することを認めたので、引き続き5m等深線に沿って同海域に向かおうと、南側石柱の南方沖を南西進することとした。

船長は、南側石柱の南方沖を通過後、10m等深線で囲まれた海域に向けて南西進していたところ、14時00分ごろ突然船底部に衝撃を受け、主機を中立運転としたが、直後、再び船底部に衝撃を受けて船体が動かなくなり、主機も停止していることが分かった。

船長は、本船の周囲を確認したところ、海面上に出た岩等は認めなかったものの、海面下の浅い所に海底が見えたので、本船が浅所に乗り揚げたと判断した。(写真5参照)



写真5 本事故が発生した海域周辺の状況
(写真撮影時の潮汐、潮高：下げ潮の中央期、約160cm（伊万里））

船長は、同乗者2人に怪我がないことを確認後、船体各部の点検を行い、船尾部船底に設けられたガラス製のプロペラ点検口が割れ、後部デッキの下方にあるプロペラ点検区画に浸水を認めたものの、同区画以外には浸水がなかったため、主機を始動して離礁を試みたが、離礁できなかった。（写真6参照）



写真6 プロペラ点検区画

船長は、同乗者の1人に携帯電話で知人に連絡してもらい、本事故発生場所近くに所在する造船所の船舶（以下「救助船」という。）を手配し、救助船で本船を引き出そうとしたが、引き出すことができず、本船の白色全周灯を点灯した上、船首部から錨を投入して船固めを行った後、同乗者2人と共に救助船に移乗して同造船所に向かった。

本船は、22日、船長が手配した所属マリーナの船舶によって引き出され、本事故発生場所近くの造船所にえい航された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。

本船のGPSプロッターに表示される地図は、海図記載の情報を基に作成されていた。

海図W166（伊万里湾及び付近、平成23年8月18日刊行）によれば、本事故発生場所周辺はタツノ瀬戸と称される狭い水路で、本事故発生場所は、10m等深線と5m等深線に挟まれた海域となっており、本船が乗り揚げのような浅所の記載はなかった。

また、北側石柱及び南側石柱は、本事故当時、海図W166に記載されていなかった。

なお、海図には、次のとおり注意事項が記載されている。

1. 浅瀬などの周辺は他にも未発見の浅瀬などが存在することがありうるので注意のこと。

（図1 参照）



図1 海図W166（伊万里湾及び付近、平成23年8月18日刊行）抜粋

北側石柱及び南側石柱は、地元の漁業協同組合によって、かつて設置されたものであったが、本事故当時、海上保安庁に航路標識としての届出等^{*1}は行われておらず、また、設置から相当期間経過しており、設置経緯や設置時期を詳しく知る者はいなかった。

地元の漁業協同組合に所属する漁船は、タツノ瀬戸を航行する際、浅所を避ける目的で北側石柱と南側石柱の間の海域を航行していた。

文献^{*2}によれば、航海計画を立てる際の収集情報として予定航路付

^{*1} 航路標識を設置する者は、航路標識法等の関係法令並びに航路標識の設置及び管理に関するガイドラインに基づき、海上保安庁に届出等を行うこととされている。

^{*2} 文献「小型船舶操縦士 学科教本Ⅱ」（財団法人（現：一般財団法人）日本船舶職員養成協会、平成15年6月1日発行）

	<p>近の危険水域に関する情報があり、同情報は、海図、航海参考書、プレジャーポート誌を見ることのほか、海上保安庁、漁業協同組合、マリーナなどに問い合わせることにより入手できるとされている。</p> <p>船長は、ふだん、水深が浅い海域を航行する場合、他の乗船者に、前部デッキに出て進行方向に浅所がないか目視で確認するように依頼していたが、本事故当時、気温が高かったため、同乗者2人を冷房が入ったキャビンに乗船させていた。</p> <p>また、本事故当時、南西方向に太陽が出ており、船長は、南西進中、太陽光が海面に反射して船首方の海面の状況が確認しづらい状況であった。</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 なし</p> <p>本船は、水深が浅い海域が広がる福島東方沖を南西進中、船長が、タツノ瀬戸の航行方法を把握していない状態で、同瀬戸を航行しようとしたことから、南側石柱の南方沖を通過後、海図に記載がなく、また、GPSプロッターにも表示されない浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、福島東方沖を航行するのは初めてであったが、低速力とし、GPSプロッターを確認して浅所を避けながら航行すれば支障はないと思ったことから、新目的地に向かうに当たり、福島東方沖を航行することとしたものと考えられる。</p> <p>船長は、北側石柱及び南側石柱が設置されたタツノ瀬戸に至った際、石柱の設置目的が分からず、また、進行方向に10m等深線で囲まれた海域を認めたことから、5m等深線に沿って同海域に向かおうと、南側石柱の南方沖を航行することとしたものと考えられる。</p> <p>タツノ瀬戸を航行する地元の漁船は、浅所を避ける目的で、北側石柱と南側石柱の間の海域を航行しており、船長は、地元の漁業協同組合に問合せを行うことで、同瀬戸の航行方法を知ることができたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、水深が浅い海域が広がる福島東方沖を南西進中、船長が、タツノ瀬戸の航行方法を把握していない状態で、同瀬戸を航行しようとしたため、南側石柱の南方沖を通過後、海図に記載がなく、また、GPSプロッターにも表示されない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>海上保安庁は、本事故後、本事故発生場所において船舶が底触した事実について一時関係通報を発行するとともに、北側石柱及び南側石柱を立標として海図W166に記載することについて小改正通報を発行したほか、北側石柱及び南側石柱を設置した漁業協同組合に対し、</p>

関係法令及びガイドラインに基づき、適正に石柱の届出等を行うよう指導を行った。

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、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、水深が浅い海域には海図やGPSプロッターで確認することができない浅所が存在する可能性があるため、同海域の航行方法を把握していない場合、同海域を航行しないこと。

なお、水深が浅い海域を航行する必要がある場合は、事前に地元の漁業協同組合などに問い合わせる航行方法について情報収集を行うこと。

- ・ 航路標識を設置する者は、関係法令及びガイドラインに基づき、適正に海上保安庁に届出等を行うこと。

- ・ 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

