

船舶事故調査報告書

令和7年11月19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7年7月23日 11時00分頃
発生場所	長崎県五島市田ノ浦瀬戸 赤ハエ鼻灯台から真方位012° 940m付近 (概位 北緯32° 45.5' 東経128° 53.0')
事故の概要	漁船88海龍は、田ノ浦瀬戸を東進中、岩礁に乗り揚げた。 88海龍は、シユーピース ^{*1} の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和7年8月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	<p>船種船名、総トン数 漁船 88海龍、19トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 NS2-23361（漁船登録番号）、エテルナ・ワコー株式会社（A社）</p> <p>L × B × D、船質 20.90m (Lr) × 5.00m × 2.00m、FRP</p> <p>機関、出力、進水等 ディーゼル機関、809kW、平成17年11月14日 第292-47565号（船舶検査済票の番号）</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 48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11年3月5日 免許証交付日 令和6年2月26日 (令和11年3月4日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	シユーピースに破損、プロペラシャフトに曲損、プロペラ翼に曲損及び欠損（写真1～3参照）

*1 「シユーピース」とは、船尾部の一部で、舵の下端を支えるために船尾方向に延長する部分をいう。



写真1 シューピースの破損状況



写真2 プロペラシャフトの曲損状況



写真3 プロペラ翼の曲損及び欠損状況

造船所提供

気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約 2 ノット (kn)
事故の経過	(1) 本事故発生場所（田ノ浦瀬戸）に関する情報 ① 概要 海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（令和3年3月発行）によれば、田ノ浦瀬戸は、五島市福江島と同市久賀島とに挟まれた水道で、長さは約5海里（M）である。 田ノ浦瀬戸の南口は、久賀島と五島市多々良島とに挟まれた北水道、多々良島と同市屋根尾島とに挟まれた南水道に分かれしており、水深が10m以上ある海域の幅は北水道で約700mである。 北水道を航行する船舶は、北水道中央付近の陥礁に注意しなければならない旨が記載されている。 (図1、2 参照)



図1 五島列島



図2 田ノ浦瀬戸

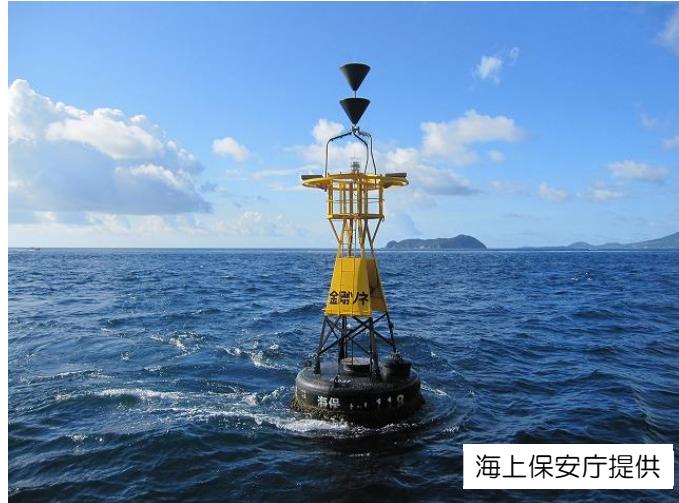
② 北水道中央付近の険礁

海図W 1250（奈留瀬戸及田ノ浦瀬戸）によれば、北水道中央付近には、南方位標識^{*2}である金剛曾根灯浮標（以下「本件灯浮標」という。構造：黒色円すい形頭標2個（縦掲、両頂点下向き）付、上部黄塗下部黒塗檣形）が設置されており、本件灯浮標の北側海域は、金剛曾根と称する洗岩（干潮時に頂部が水面とほぼ同じ高さになる岩）を含む岩礁域であった。（図3、写真4参照）



図3 海図W 1250（奈留瀬戸及田ノ浦瀬戸）抜粋

^{*2} 「南方位標識」は、標識の南方に可航水域等があることを示し、標識の北方に岩礁・浅瀬等があることを示している。



海上保安庁提供

写真4 本件灯浮標

(2) 本事故発生までの経過

本船は、まき網漁業に従事する運搬船で、船長ほか3人が乗り組み、長崎県五島列島西方沖の漁場で僚船と共にまき網漁を行った後、水揚げの目的で、令和7年7月23日08時00分頃に鹿児島県阿久根市^{あくね}の市場に向けて同漁場を出発した。

船長は、09時00分頃に乗組員から操船を引き継ぎ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させて単独で手動操舵により操船に当たり、針路を田ノ浦瀬戸に向けて本船を航行させた。

船長は、本船が田ノ浦瀬戸北口付近に達した後、目視で周囲の見張りを行い、隨時GPSプロッターで自船の位置を確認しながら同瀬戸に沿って田ノ浦瀬戸南口の北水道に向けて本船を航行させた。

船長は、田ノ浦瀬戸の航行経験が豊富で、同瀬戸の地形や浅所等を熟知しており、田ノ浦瀬戸南口の北水道中央付近には、南方位標識を意味する本件灯浮標が設置され、本件灯浮標の北側海域に金剛曾根の岩礁域が存在することを認識していた。そのため、本件灯浮標の南側海域を航行しようと思っていた。

船長は、本船が田ノ浦瀬戸南口の北水道の手前に達し、目視で本件灯浮標が見えるようになったので、本件灯浮標の南側海域を見たところ、同海域に漂泊中の小型船舶を認めた。

船長は、ふだんから、本件灯浮標の南側海域で漂泊中の小型船舶を見掛けたり、他の船舶と行き会いそうになったりするときは、本件灯浮標の北側海域（本件灯浮標と金剛曾根との間）にも本船が航行可能な水深約10m以上の海域があるので、それらの船舶と接近しないように本件灯浮標の北側海域を本件灯浮標側に寄って航行していた。そして、岩礁に乗り揚げることなく航行す

ることができていた。

船長は、ふだんと同様に、本件灯浮標側に寄って航行すれば本件灯浮標の北側海域を安全に航行することができると思い、同海域を航行することとした。

船長は、本件灯浮標を正船首より少し右側に見るよう、目視で針路を本件灯浮標の北側海域に向け、約 11 kn の対地速力で本船を東進させ始めた。

船長は、ふだんから通っている海域であったので気が緩み、GPS プロッターで自船の進路及び位置を確認することなく、時々船首方は見ていたものの、操舵室左舷後方に置かれたテレビを見ながら操船を続けた。

本船は、その後、予定針路よりも北寄りを航行し、11時00分頃、金剛曾根の岩礁に乗り揚げ、同岩礁を乗り切った。

(図4、5 参照)



図4 田ノ浦瀬戸

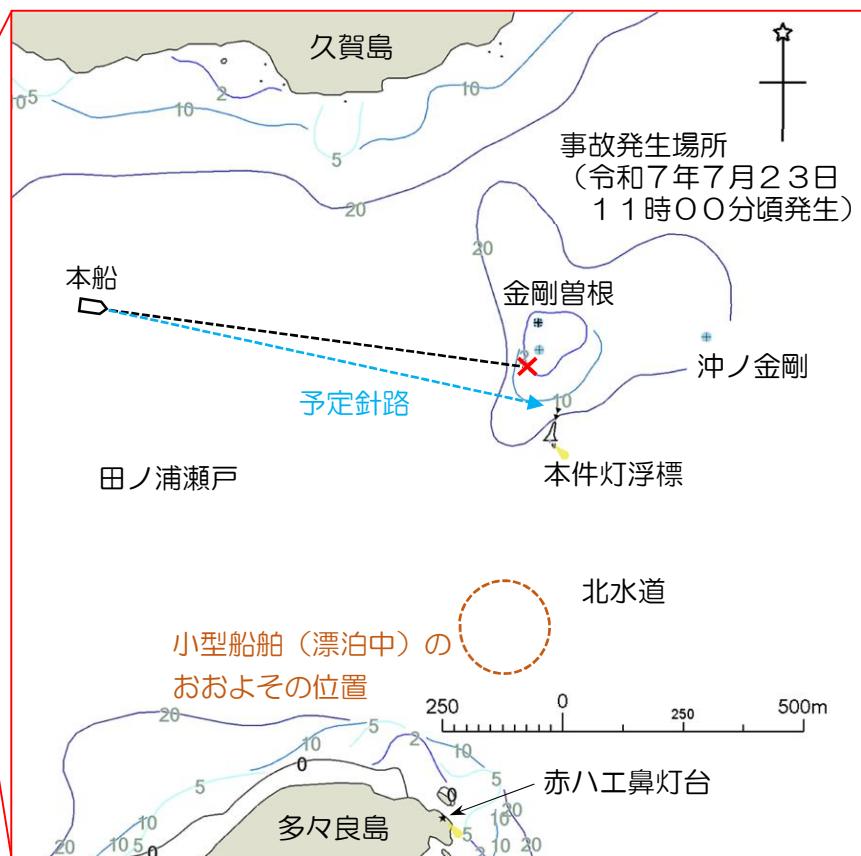


図5 事故発生経過概略図

(3) 本事故発生後の経過

船長は、直ちに主機操縦レバーを中立とした後、船体後方の船室内に移動して乗組員が負傷していないことを確認した。

船長は、機関室に移動して機関室が浸水していないことを確認した後、自ら海に潜ってプロペラの状況を確認したところ、プロペラ翼が曲がっていた。

	<p>船長は、自力での航行は不可能と判断し、A社に本事故発生の連絡をした後、僚船に救援を依頼した。</p> <p>本船は、来援した僚船によって長崎県佐世保市の市場までえい航されて水揚げを行った後、同市の造船所までえい航された。</p> <p>船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報していなかった。</p>
その他の事項	<p>(1) 船長の経歴に関する情報 船長は、学校を卒業後、A社が所有する漁船に乗り組み、船長としての経験が約24年あった。</p> <p>(2) 本船の喫水に関する情報 本船の喫水は、船首約1.2m、船尾約2.0mであった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>(1) 事故発生に関する解析 本船は、田ノ浦瀬戸南口の北水道に設置された本件灯浮標の北側海域を東進中、船長が、GPSプロッター等で自船の進路及び位置を継続的に確認しなかったことから、金剛曾根の岩礁域に向かっていることに気付かず、岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生の要因に関する解析</p> <p>① 事故発生場所（田ノ浦瀬戸南口の北水道）の状況 田ノ浦瀬戸南口の北水道には、本件灯浮標が設置されており、本件灯浮標は、その南側に可航水域があることを示し、また、その北側に岩礁域が存在することを示す南方位標識であったものと認められる。</p> <p>② 船長の本件灯浮標の認識状況 船長は、田ノ浦瀬戸の航行経験が豊富で、同瀬戸の地形や浅所等を熟知しており、本件灯浮標が南方位標識であることを認識していたものと考えられる。そして、本件灯浮標の北側海域には、岩礁域が存在することを知っていたものと考えられる。</p> <p>③ 船長の操船の状況</p> <p>a ふだんの操船状況 船長は、ふだんから、本件灯浮標の南側海域に漂泊中の小型船舶を認めた場合、同船舶と接近しないよう本件灯浮標の北側海域を本件灯浮標側に寄って航行していたものと考えられる。</p> <p>b 本事故当日の操船状況 船長は、前記aのとおり操船することで岩礁に乗り揚げることなく航行することができていた経験から、本件灯浮標側</p>

	<p>に寄って航行すれば本件灯浮標の北側海域を安全に航行することができると思い、同海域を航行したものと考えられる。</p> <p>(4) 船長の船位の確認状況</p> <p>船長は、本件灯浮標を正船首より少し右側に見るよう東進させていたものの、ふだんから通っている海域であったので気が緩み、操舵室左舷後方に置かれたテレビを見ながら操船を続けたことから、予定針路よりも北寄りを航行し、金剛曾根の岩礁域に向かっていることに気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>(3) 事故後の海上保安庁への速やかな通報</p> <p>船長は、A社に本事故発生の連絡を行ったものの、海上保安庁に通報していなかつたものと認められる。</p>
原因	本事故は、本船が、田ノ浦瀬戸南口の北水道に設置された本件灯浮標の北側海域を東進中、船長が、操舵室左舷後方に置かれたテレビを見ながら操船を続け、G P S プロッター等で自船の進路及び位置を継続的に確認しなかつたため、岩礁に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、方位標識が示す可航水域の反対側の水域を航行する場合、気象海象、水深の状況、自船の喫水から安全に航行させることができることを確認の上、G P S プロッター等で自船の進路及び位置を常に確認しながら操船すること。 ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を得られるよう、海上保安庁に速やかに通報すること。