

## 船舶事故調査報告書

令和7年3月12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6年4月12日 13時25分ごろ
発生場所	長崎県五島市玉之浦港内イツスルメ瀬付近 玉之浦港防砂堤灯台から真方位140° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 37.3′ 東経128° 38.4′）
事故の概要	遊漁船第2しまやまは、釣り場を移動中、浅所に乗り揚げた。 第2しまやまは、キールに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年4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	遊漁船 第2しまやま、4.9トン NS3-604170（漁船登録番号）、個人所有 11.80m（Lr）×2.78m×0.82m、FRP ディーゼル機関、351kW、昭和62年5月 第290-30459号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 77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7年5月11日 免許証交付日 令和元年12月10日 （令和7年5月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	キールに擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約137cm
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、船首約0.7m、船尾約1.3mの喫水により、令和6年4月12日11時30分ごろ玉之浦港の定係地を出航し、12時00分ごろ、同港南部の弁天島東南東方沖にある水上岩（以下「本件水上岩」という。）の約70～80m南方の釣り場に到着して投錨し、機関を停止して釣り客が釣りを始めた。

船長は、風向が南東から北西に変わったので、釣りのポイントを本件水上岩の北西側に変えようと考え、本件水上岩の周囲を反時計回りに移動することとして13時20分ごろ抜錨し、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、魚群探知機を作動させ、約6ノットの対地速力で、本件水上岩の東側に向けて本船を北北東進させた。

船長は、本件水上岩の周辺で釣りを行うのは1年に1回程度であり、本件水上岩周辺の浅所の拡張状況を確認していなかったものの、魚群探知機で水深を確認しながら移動すれば浅所に乗り揚げることはないと思っていた。

船長は、魚群探知機画面に表示される水深を見ながら左転を始め、約17mであった水深が12mとなり、船首が北方を向いた13時25分ごろ、水深が7mの表示を確認した直後、本船が本件水上岩の東部にある海面下の干出岩\*1に乗り揚げた。

船長は、衝撃を感じるとともに本船が停船したので、本船が浅所に乗り揚げたと思い、釣り客2人が負傷していないことを確認した後、機関を後進運転として離礁を試みたが離礁できず、僚船に救助を依頼した。

船長は、下げ潮により船体が右舷側に傾斜し始めたので、転覆するおそれを感じ、13時35分ごろ海上保安庁に救援を要請した。

僚船は、13時43分ごろ到着し、船長及び釣り客2人を移乗させ、定係地まで搬送した。

本船は、転覆した後、別の僚船の乗組員によってロープで本件水上岩に繋がれて周囲にオイルフェンスが展張され、後日、台船に引き揚げられて定係地に運ばれた。(写真1参照)



写真1 本船

(付図1 事故発生経過概略図参照)

その他の事項

(1) 遊漁船業に関する情報

船長は、約40年前から、主に嵯峨ノ島周辺及び島山島周辺において、瀬渡し業及び遊漁船業を行っており、毎年4月頃のチヌ

\*1 「干出岩」とは、満潮時には水没し、干潮時には水面上に露出する岩をいう。

	<p>釣りの際には、玉之浦港内においても瀬渡し業及び遊漁船業を行っていた。</p> <p>(2) 本事故発生場所付近の状況及び船長の認識に関する情報  本船は、法定属具として海図を備える必要がなく、玉之浦港分図を含む海図を備えていなかった。</p> <p>海図（W217）五島列島諸分図第1の玉之浦港分図では、本件水上岩及び干出岩の周辺をイツスルメ瀬と称し、同瀬の存在を目立たせるために用いる点線で囲まれている。</p> <p>船長は、本件水上岩及び乗り揚げた干出岩周辺が、イツスルメ瀬と称する浅所であることを知らなかった。</p> <p>船長は、本船の魚群探知機にGPSプロッターの機能が備わっていたが、GPSプロッターの海図情報の誤差が大きく詳細な情報が表示されなかったため、魚群探知機としてのみ使用していた。</p> <p>(3) 本船の魚群探知機の探知角度に関する情報  本船の魚群探知機は、船底に設置された送受波器から超音波を真下方向へ発射して測定しており、探知角度は真下方向を中心にして約60度であった。</p> <p>(4) 瀬に接近する際の船長による操船に関する情報  船長は、ふだん、瀬に接近する際、水面下にある浅所等を目視で確認しながら乗り揚げないように注意して操船していたが、本事故発生前は、陸上から流れ込んだ泥水によって海水が濁っており、水面下の浅所を確認することができなかった。</p>
<p><b>分析</b></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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、本件水上岩付近で釣り場を移動中、船長が、水面下にある浅所等を目視で確認できず、また、本件水上岩付近の浅所の拡張状況を確認していなかったことから、水深を確認しながら航行すれば浅所に乗り揚げることはないと思い、魚群探知機を使用して水深を確認していたものの、干出岩に向かっていることに気付かず、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の魚群探知機の探知角度が送受波器の真下方向を中心にして約60度であったことから、約60度より船首方の干出岩を探知することができず、干出岩に向かっていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に玉之浦港分図を含む海図を備えておらず、事前に航行する水域の水路調査を行っていなかったことから、本事故発生場所</p>

	<p>付近がイツスルメ瀬と称する浅所であることを知らなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が本件水上岩付近を移動中、船長が、本件水上岩付近の浅所の拡張状況を確認していなかったため、魚群探知機を使用していたものの、干出岩に気付かず、乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ 小型船舶の船長は、事前に航行する水域の水路調査を行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、装備するGPSプロッターの海図情報が正確でない場合、GPSプロッターの海図データを更新する等し、GPSプロッターを有効に活用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

