

船舶事故調査報告書

令和7年5月21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6年4月26日 16時02分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町寒古島 ^{かんこ} 南西方沖の浅所 鯛之浦港寒古島灯台から真方位225° 430m付近 (概位 北緯32° 55.9′ 東経129° 06.7′)
事故の概要	押船第五十五ふじ丸は、台船第五十五ふじ号と押船列を構成して北進中、浅所に乗り揚げた。 第五十五ふじ号は、船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年5月1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 押船 第五十五ふじ丸、19トン 295-42202長崎、加藤産業株式会社（A社） 14.94m（Lr）×5.11m×1.72m、鋼 ディーゼル機関、394.23kW、平成4年4月 B 台船 第五十五ふじ号、不詳 なし、A社 52.5m×15.0m×3.0m、鋼 機関なし、昭和59年 （写真1 参照）
乗組員等に関する情報	A 船長A 54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11年7月16日 免許証交付日 令和元年6月18日



写真1 A船及びB船（浸水状態）

	(令和6年7月15日まで有効)																			
死傷者等	なし																			
損傷	A なし B 船首部船底外板に破口等（図1参照）  図1 B船の損傷状況																			
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 干潮時 <table><tr><td rowspan="6">潮高 (鯛之浦)</td><td>07時50分</td><td>約240cm</td><td>鯛之浦出航時</td></tr><tr><td>08時06分</td><td>約246cm</td><td>南進時</td></tr><tr><td>08時50分</td><td>約254cm</td><td>高潮</td></tr><tr><td>15時22分</td><td>約 4cm</td><td>低潮</td></tr><tr><td>15時35分</td><td>約 4cm</td><td>A社棧橋離棧時</td></tr><tr><td>16時02分</td><td>約 6cm</td><td>本事故時</td></tr></table>	潮高 (鯛之浦)	07時50分	約240cm	鯛之浦出航時	08時06分	約246cm	南進時	08時50分	約254cm	高潮	15時22分	約 4cm	低潮	15時35分	約 4cm	A社棧橋離棧時	16時02分	約 6cm	本事故時
潮高 (鯛之浦)	07時50分		約240cm	鯛之浦出航時																
	08時06分		約246cm	南進時																
	08時50分		約254cm	高潮																
	15時22分		約 4cm	低潮																
	15時35分		約 4cm	A社棧橋離棧時																
	16時02分	約 6cm	本事故時																	
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員2人が乗り組み、A船の船首部をB船の船尾凹部に連結して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、B船が空船で、船首尾共約1.5mの等喫水により、新上五島町神ノ浦漁港の東方にあるA社の私設棧橋（以下「A社棧橋」という。）に向け、令和6年4月26日07時50分ごろ同町鯛之浦漁港（阿瀬津地区）（以下「鯛之浦漁港」という。）を出航した。 A船押船列は、出航後、船長Aが操船を行い、08時35分ごろA社棧橋に着棧し、B船に碎石約500m³を積載した後、B船の船首尾共約2.4mの等喫水により、鯛之浦漁港に停泊する目的で、15時35分ごろA社棧橋を離棧した。 船長Aは、操縦スタンドの前に立ち、GPSプロッター及び0.75海里（M）レンジでヘッドアップ表示としたレーダーを作動させ、GPSプロッターに残っていた鯛之浦漁港からA社棧橋まで南進した際の航跡を逆にたどりながら、約4ノットの対地速力で手動操舵によって北進した。 船長Aは、GPSプロッターの表示画面で、船首方に暗岩（以下「本件暗岩」という。）を示す記号が表示されていたものの、付近の水深が10mと表示されており、本事故当日に南進した際の航跡も本件暗岩至近を航行していたので、本件暗岩付近で乗り揚げることはな																			

いと思い、そのまま航行を続けていたところ、16時02分ごろA船押船列が本件暗岩付近の浅所に乗り揚げた。(写真2参照)

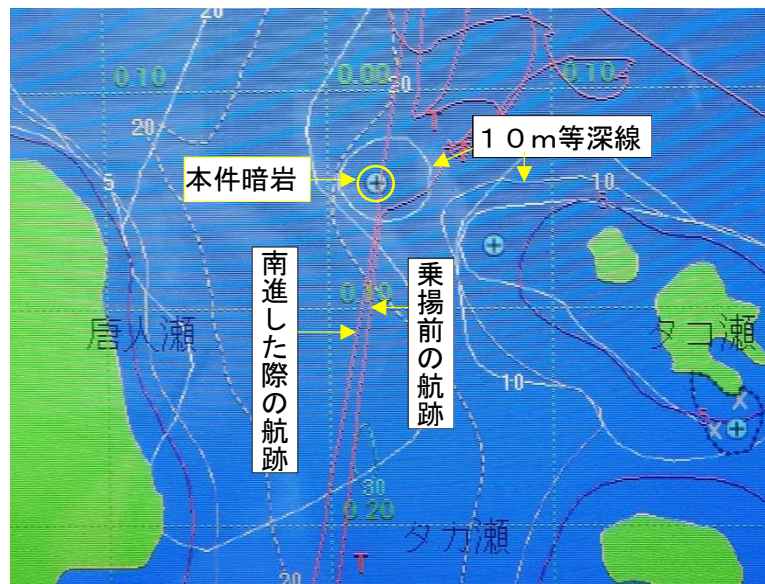


写真2 GPSプロッターの表示画面

船長Aは、衝撃を感じるとともに周囲を見回し、A船押船列が停船しているので浅所に乗り揚げたことに気付き、機関を後進運転として離礁を試みたが、離礁できなかった。

船長Aは、B船の船首倉庫を確認したところ浸水を認めた。

船長Aは、A社に本事故の発生を報告しようとしたものの、A船に備えていた携帯電話が通信圏外となっており通話ができなかった。

船長Aは、B船のスパッド^{*1}を海底に打ち込んで船固めし、搭載していた和船型の船外機船を着水させて移乗し、携帯電話が通話可能となる場所まで移動した後、本事故の発生をA社に報告するとともに海上保安庁に通報した。

A船押船列は、後日、サルベージ会社によってB船の破口の応急修理及び排水作業が行われた後、鯛之浦漁港に着岸した。

(付図1 航行経路図 参照)

その他の事項

船長Aは、A船に甲板員として約5年間乗船した後、平成6年4月から船長として雇用されており、船長となつてからは、A社が所有する貨物船の船長に航行方法を聞き、GPSプロッターで船位を確認しながら操船しており、本事故当時、鯛之浦漁港からA社棧橋間を航行するのが6回目であった。

船長Aは、A社棧橋出航前に、着棧時よりも潮位が下がっていることは認識していたが、正確な潮位は把握していなかった。

A船は、沿海区域(限定)を航行区域としており、無線設備は法定備品ではなかったが、沿岸小型船舶に備えなければならない小型船舶

^{*1} 「スパッド」とは、船体を固定する際、海底に突き立てて使用する鋼製杭のことをいう。

	用火せん 2 個のうち 1 個の代替物として、携帯電話を備え付けていた。
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 A 船押船列は、寒古島南西方沖を北進中、船長 A が、GPS プロッターの表示画面で、船首方に暗岩を示す記号が表示されていたものの、水路調査を適切に行わなかったことから、水深表示と本事故当日に南進した際の航跡を確認し、本件暗岩付近で乗り揚げることはないと思い、本件暗岩を避ける進路を取らずに航行して本件暗岩付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。 A 船押船列は、本事故当日に本件暗岩付近を南進した際、喫水が浅い状態で高潮時であったことから、乗り揚げることなく航行できたものと考えられる。
原因	本事故は、A 船押船列が、寒古島南西方沖において、碎石を積載して干潮時に航行中、船長が、水路調査を適切に行っていなかったため、浅所に乗り揚げ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に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、浅瀬付近を航行する場合は、あらかじめ水路調査を適切に行い、潮汐及び自船の喫水を考慮しつつ、暗岩等から安全な距離を離して航行すること。 ・ 船舶所有者は、船舶が航行する水域において常時通信可能な無線設備を備えることが望ましい。

付図1 航行経路図

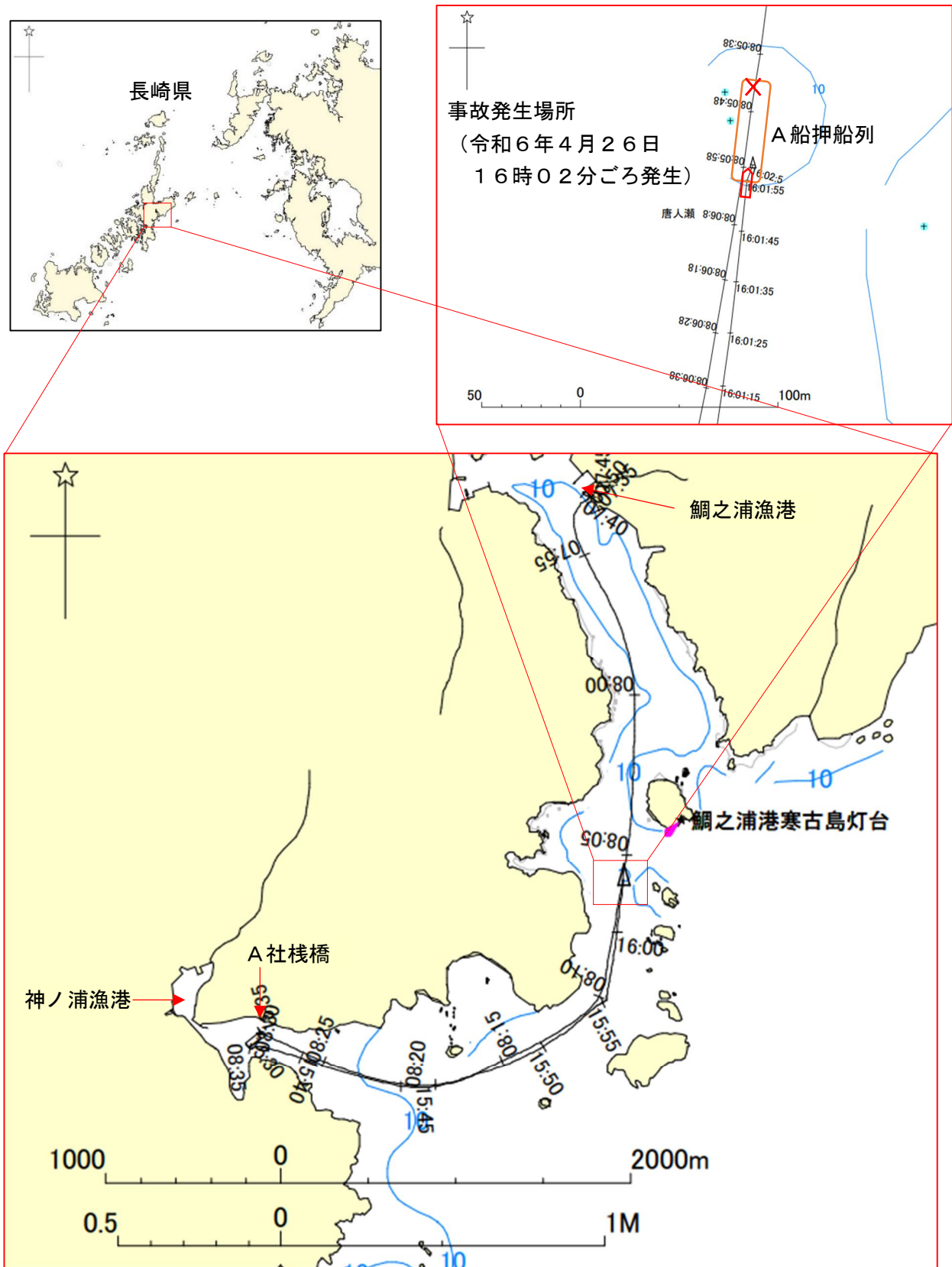


表 1 本船のGPSプロッターの位置情報（抜粋）

時 刻※ (時：分：秒)	船 位※	
	北 緯 (°)	東 経 (°)
15:35:05	32. 9237055	129. 0897073
15:36:05	32. 9237390	129. 0895863
15:37:05	32. 9236170	129. 0902118
15:38:05	32. 9232192	129. 0912322
15:39:05	32. 9227432	129. 0924030
15:40:05	32. 9222692	129. 0936603
15:41:05	32. 9218520	129. 0949788
15:42:05	32. 9214767	129. 0963185
15:43:05	32. 9211867	129. 0976897
15:44:05	32. 9210647	129. 0990773
15:45:05	32. 9210687	129. 1004750
15:46:05	32. 9212967	129. 1018452
15:47:05	32. 9216628	129. 1031808
15:48:05	32. 9220310	129. 1045237
15:49:05	32. 9225153	129. 1058043
15:50:05	32. 9230677	129. 1070555
15:51:05	32. 9237278	129. 1082508
15:52:05	32. 9243900	129. 1092488
15:53:05	32. 9249200	129. 1099548
15:54:05	32. 9252008	129. 1103830
15:55:05	32. 9253443	129. 1106800
15:56:05	32. 9254450	129. 1108927
15:57:05	32. 9257960	129. 1109303
15:58:05	32. 9265995	129. 1110930
15:59:05	32. 9277450	129. 1113382
16:00:05	32. 9290603	129. 1115457
16:01:05	32. 9304255	129. 1117328
16:02:05	32. 9316573	129. 1119323

※船位は、A船の操舵室上方に設置されたGPSアンテナ位置である。

※時刻は、協定世界時（UTC）で記録されており、情報を取得後、日本標準時に変換した。