

## 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

<b>事故種類</b>	衝突（水上岩）
<b>発生日時</b>	令和7年4月2日 04時00分頃
<b>発生場所</b>	長崎県西海市江ノ島北西方沖の魚瀬にある水上岩 丸田港南防波堤灯台から真方位 $314^{\circ} 2.6$ 海里 (M) 付近 (概位 北緯 $33^{\circ} 01.9'$ 東経 $129^{\circ} 18.9'$ )
<b>事故の概要</b>	漁船第八十八海里音は、北東進中、水上岩に衝突した。
<b>事故調査の経過</b>	令和7年7月4日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
<b>事実情報</b>	
船種船名、総トン数	漁船 第八十八海里音、19トン
船舶番号、船舶所有者等	N S 2 - 1 3 9 3 8 (漁船登録番号)、株式会社カイユウ (A社)、 有限会社恵比須水産 (船舶使用者、B社) 第292-48122号 (船舶検査済票の番号)
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	球状船首に破口、右舷船首部外板（上部）に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4~5、視界 良好 海象：波高 約1.5~2.0m、潮汐 低潮時
<b>事故の経過</b>	<p>(1) 本事故発生場所（魚瀬）</p> <p>海図W198（伊万里湾至長崎港口）によれば、魚瀬は、江ノ島北西方沖1.6M付近に位置し、東西約600m、南北約500mの水上岩を含む浅礁域となっており、最西部に高さ約8mの水上岩があり、同水上岩から東北東方約300mにかけて更に二つの水上岩がある。また、魚瀬の東部には暗岩が存在している。</p> <p>なお、航路標識は設置されていなかった。</p> <p>(図1 参照)</p>

図1 海図W198（伊万里湾至長崎港口）抜粋

(2) 本船の操業海域

本船は、所在地を長崎県佐世保市とするA社が使用していたものの、本事故発生の約2週間前から所在地を同県五島市とするB社が使用することとなった。このため、操業海域が、長崎県北部海域から五島海域に変更となった。

本船は、操業海域の変更後、本事故発生の前日が初めての操業であった。

(3) 船長の事前の水路調査、航海計画、魚瀬の認識等

船長は、長崎県五島列島南方沖の漁場から同県平戸市の市場に向けて航行するのは、本事故当時が初めてであった。

船長は、操業海域の変更に際し、五島海域で操業している僚船の乗組員に、五島列島南方沖の漁場から平戸市の市場までの航路を聞いた際、江ノ島と西海市平島との間を通る最短距離の航路を助言された。このとき、魚瀬を含む浅瀬等の存在については助言されなかったので、江ノ島と平島との間に浅瀬等は存在せず安全に航行できると思った。

船長は、事前にGPSプロッターの地形図を拡大するなどして航行予定海域の正確な水路状況を確認せず、魚瀬の存在を知らないまま、江ノ島と平島との間を航行することとした。

(図2 参照)



図2 漁場、市場等の位置図

(4) 本事故発生に至る経過

本船は、船長ほか2人が乗り組み、五島列島南方沖の漁場でまき網漁を行った後、船首約0.3～0.4m、船尾約1.0～1.2mの喫水で、水揚げのため平戸市の市場に向けて航行を開始した。

船長は、0.75Mレンジ及び12Mレンジとして共にS T C<sup>\*1</sup>等の調整を自動調整としたレーダー2台並びに広範囲表示としたGPSプロッターを作動させ、自動操舵で操船に当たり、同プロッターの画面を見て江ノ島と平島との間に針路を向け、約11ノットの対地速力で本船を北北東進させた。

船長は、その後、目視とレーダーによる見張りを行いながら操船を続け、レーダーの画面表示で本船が平島の南方沖に達したことを確認した後、本船の位置が平島の方に寄っていたので、江ノ島と平島との中間に向けて右舵を取り、本船を北東進させ始めた。

船長は、波高約1.5~2.0mの波の影響で船体が上下に動搖する状況下、引き続き目視とレーダーによる見張りを行いながら操船を続けていたところ、突然衝撃を感じ、直ちに主機操縦レバーを中立とするとともに手動操舵に切り替えた。

(図3 参照)

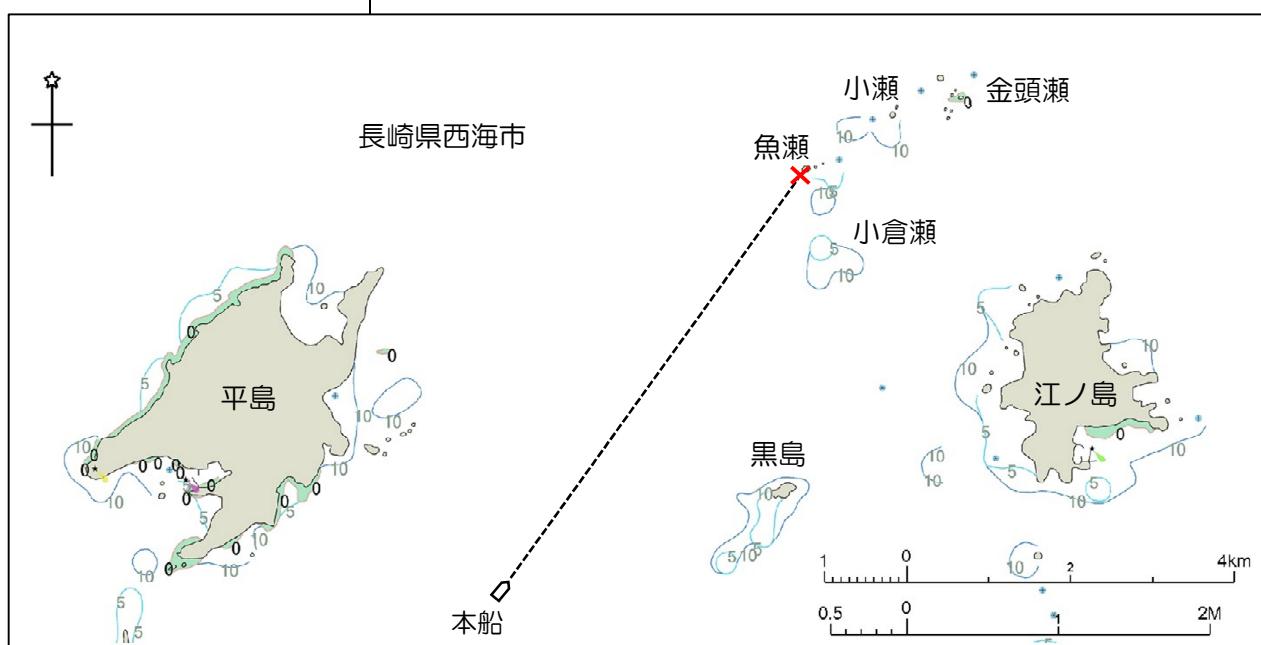


図3 事故発生経過概略図

#### (5) 本事故発生後の経過

船長は、操舵室上部に設置されたライトを点けて船内ベルを鳴らした後、前部甲板に移動して本船の損傷状況を確認するとともに周囲を見渡したところ、本船の右舷方に魚瀬にある水上岩が見えたので、本船が同岩に衝突したことを認めた。

船長は、船内ベルを聞いて集まってきた他の乗組員が負傷して

\*1 「S T C (Sensitivity Time Control)」とは、海面近くの波からの反射波のため、自船の近くにある物標が隠れて見えにくくなることを防ぐ感度調整をいう。海面反射の抑制を強く設定した場合、自船付近が見づらくなり、近接している物標も消えてしまう可能性がある。

いないこと、その後、機関室に移動して機関室が浸水していないことをそれぞれ確認した。

船長は、本船が自力での航行が可能だったので、本事故発生を海上保安庁に通報することなく、平戸市の市場に向けて本船の航行を開始した。

船長は、市場で水揚げを行った後、本船を操船して佐世保市の造船所に向かった。

船長は、本事故後、GPSプロッターの地形図を拡大して魚瀬を含む江ノ島周辺の浅所の位置を確認した。(写真1、2参照)

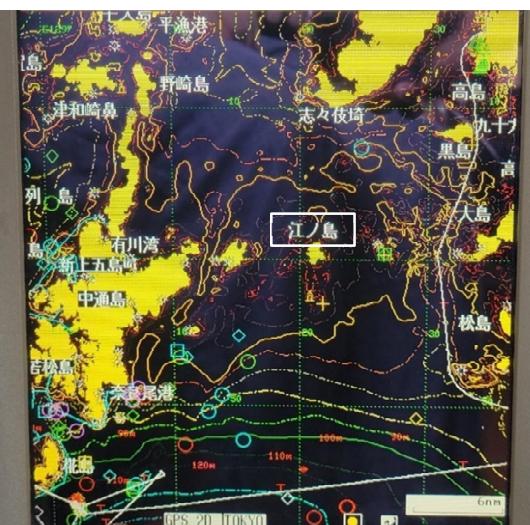


写真1 GPSプロッターの地形図を  
広範囲表示した画面

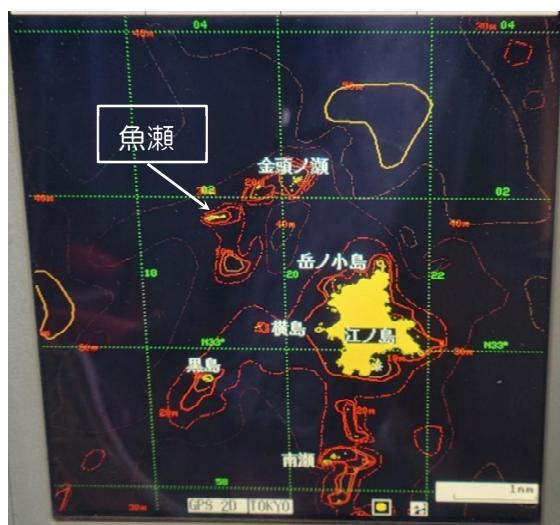


写真2 GPSプロッターの地形図を  
拡大した画面

## 分析

本船は、江ノ島と平島との間を北東進中、船長が、両島間を航行するのは初めてであったにもかかわらず、事前に正確な水路状況を確認していなかった上、航行中もGPSプロッターの地形図を拡大して進路方向の水路状況を確認していなかったことから、魚瀬の存在に気付かず、魚瀬にある水上岩に衝突したものと考えられる。

船長は、五島海域で操業している僚船の乗組員に、五島列島南方沖の漁場から平戸市の市場までの航路を聞いた際、江ノ島と平島との間ににおける魚瀬を含む浅瀬等の存在について助言されず、両島間に浅瀬等は存在せず安全に航行できると思い込んでいたことから、GPSプロッターの地形図を拡大して進路方向の水路状況を確認していなかったものと考えられる。

船長は、本事故当時、レーダーで見張りを行っていたものの、次のことことが関与したことから、レーダー画面上で魚瀬の映像を認識しづらかった可能性があると考えられる。

- (1) 江ノ島と平島との間に浅瀬等は存在せず安全に航行できると思  
い込んでレーダー画面を見ていたこと。
- (2) 波高約1.5～2.0mの波の影響で船体が上下に動搖する状況

	下、S T C等の調整を自動調整としており、魚瀬にある水上岩が映りづらくなっていた可能性があること。
原因	本事故は、夜間、本船が、江ノ島と平島との間を北東進中、船長が、両島間に浅瀬等は存在せず安全に航行できると思い込み、G P S プロッターの地形図を拡大して進路方向の水路状況を確認しなかったため、魚瀬の存在に気付かず、魚瀬にある水上岩に衝突し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"> <li>・ 船長は、あらかじめ航行海域の浅瀬等の状況を確認しておくこと。また、G P S プロッターを搭載している場合は、航行海域に応じてG P S プロッターを適切な縮尺表示として進路方向の水路状況を確認すること。</li> <li>・ 船長は、レーダーによる見張りを行う場合、S T C等の調整具合によって、水上岩が映りづらくなることがあることを考慮し、状況に応じてS T C等の調整、レンジの切換え等を適切に行い、レーダーを有効に活用すること。</li> <li>・ 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、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>