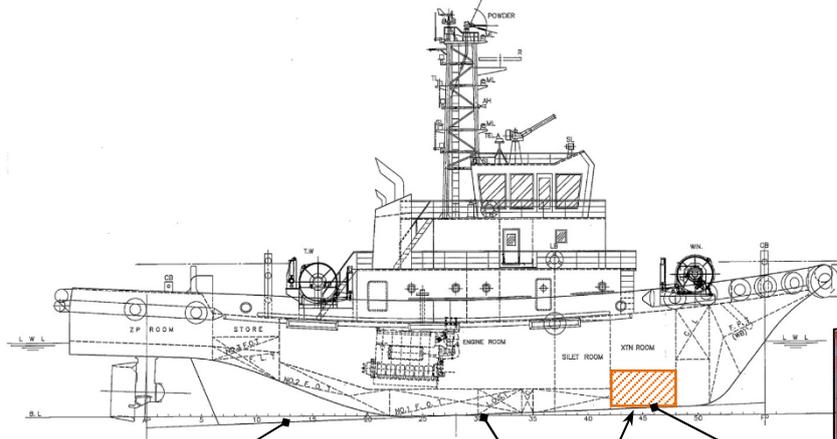


## 船舶事故調査報告書

令和7年12月17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1月31日 19時05分頃
発生場所	熊本県上天草市上大戸ノ鼻南方沖 <small>かみあまくさ かみうと</small> <small>しもうと</small> 下大戸ノ鼻灯台から真方位013° 1,030m付近 （概位 北緯32° 32.3′ 東経130° 27.8′）
事故の概要	引船あさひは、大戸ノ瀬戸東口を北西進中、暗岩（干潮時でも水面上に露出しない岩）に乗り揚げた。 あさひは、右舷船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和7年2月12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	引船 あさひ、196トン 142721、洞海マリンシステムズ株式会社（A社） 33.51m×9.20m×4.17m、鋼 ディーゼル機関2基、3,236kW（合計）、平成28年4月15日
	船長 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成元年7月6日 免状交付年月日 令和6年3月18日 免状有効期間満了日 令和11年9月13日
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部船底外板に破口及び凹損、右舷中央部船底外板に凹損及び擦過傷、キールに擦過傷（図1参照）

(損傷写真：船長提供)



右舷船首部船底外板の破口及び凹損状況 (仮補修後)



キールの擦過傷状況 (補修後)



右舷中央部船底外板の凹損及び擦過傷状況

図1 本船の損傷状況

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好  
海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約270cm  
(柳ノ瀬戸<sup>やなぎ</sup>)  
日没時刻：17時50分頃

事故の経過

(1) 本事故発生までの経過  
本船は、船長ほか3人が乗り組み、回航のため、令和7年1月31日18時32分頃に長崎県佐世保港に向けて熊本県八代市八代港<sup>やつしろ</sup>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、単独で手動操舵により操船に当たり、八代港の航路に沿って本船を南西進させた。(写真1参照)



写真1 操舵室の状況

船長は、右舷方の上天草市天草上島北東端の下大戸ノ鼻東方沖付近に、南北に並んでいる漁船3隻（以下「漁船群」という。）の集魚灯を視認した。

船長は、その後、本船が八代市大築島<sup>おおつく</sup>北方沖付近に達したので右転を開始し、目視で針路を下大戸ノ鼻と上天草市維和島<sup>いわ</sup>南端の上大戸ノ鼻とに挟まれた大戸ノ瀬戸東口に向け、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本船を北西進させ始めた。

（図2 参照）



図2 航行経路図、大戸ノ瀬戸等の位置図

船長は、前方の下大戸ノ鼻東方沖付近に漁船群の集魚灯が見える中、夜間であったことに加え、これまでに同鼻東方沖付近で漁船群の集魚灯を見掛けたことがなかったため、漁船群の操業方法が分からなかった。そこで、漁船群が網やロープを使用して操業していた場合、網やロープがプロペラに絡まるおそれがあると思い、漁船群に接近しないよう距離をとって漁船群の北方沖を通ることとした。

船長は、本船が大戸ノ瀬戸東口付近に至り、漁船群の網及びロープの使用状況や動きを気に掛けながら、漁船群の集魚灯を左舷側に見て針路及び速力を保持した。

船長は、本船が漁船群の北方沖を通過しようとした頃、船首方に視線を戻したところ、ふだん船首目標としている灯標や灯浮標の見え方が違っていた。そして、GPSプロッターの画面を一瞬見て自船の位置を確認したところ、GPSプロッターに入力された予定針路線（以下単に「予定針路線」という。）の北側を航行し

ていることに気付いた。(写真2参照)

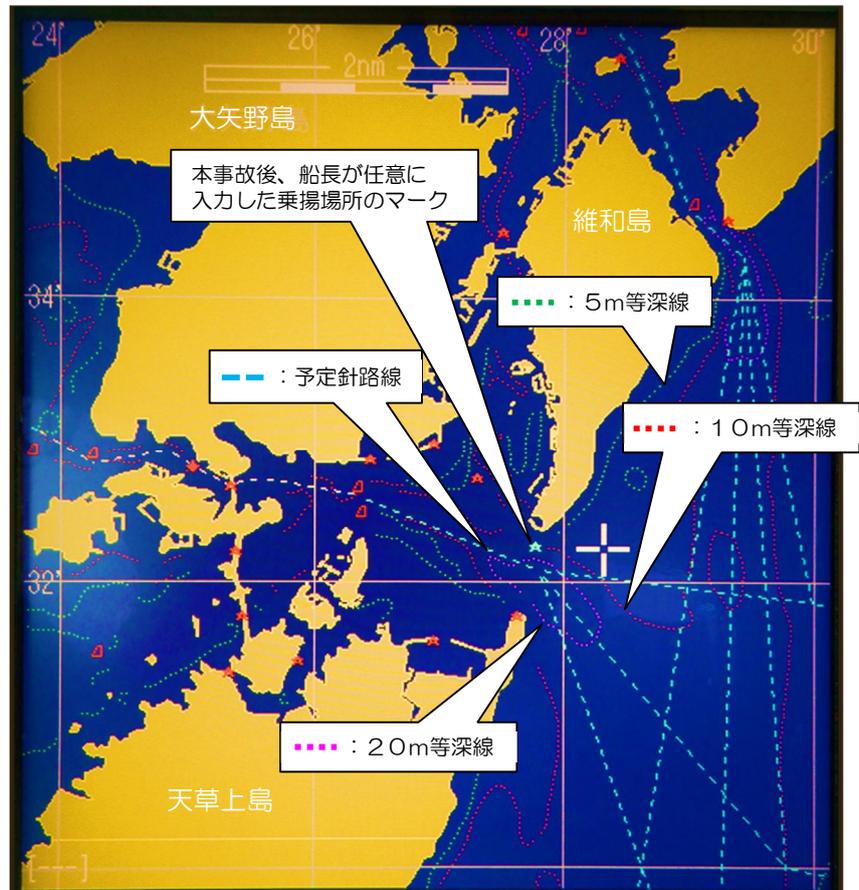


写真2 船長が一瞬見たGPSプロッターの画面表示の再現

船長は、船橋に備えられた海図で確認するなどし、上大戸ノ鼻南方沖には暗岩（以下「本件暗岩」という。）を含む岩礁域が広がっていることを知っていたので、本船をそのまま北西進させ続けると同岩礁域に接近することになると思った。

その後、船長は、漁船群の動きに意識を向けつつ、上大戸ノ鼻に接近しないよう左舵を取るとともに、本船を僅かに減速させた。このとき、左舵とした角度が小角度となっていたことに気付いていなかった。

船長は、漁船群の北方沖を通過した後、上大戸ノ鼻に接近し過ぎると本船が岩礁域に乗り揚げのおそれがあるので、同鼻南方沖の岩礁域を避けることができたか気に掛かり、サーチライトで右舷船首方を照らした。

船長は、本船が意図したとおりに左転して西北西進していると思い、GPSプロッターで自船の位置を確認せずに、上大戸ノ鼻の方を見ながら操船を続けた。そのため、本船が岩礁域を避けることなく約10knの速力で北西進を続けていることに気付かないまま、19時05分頃、本船の右舷船首が上大戸ノ鼻南方沖の本件暗岩に乗り揚げ、本件暗岩を乗り切った。

(図3 参照)

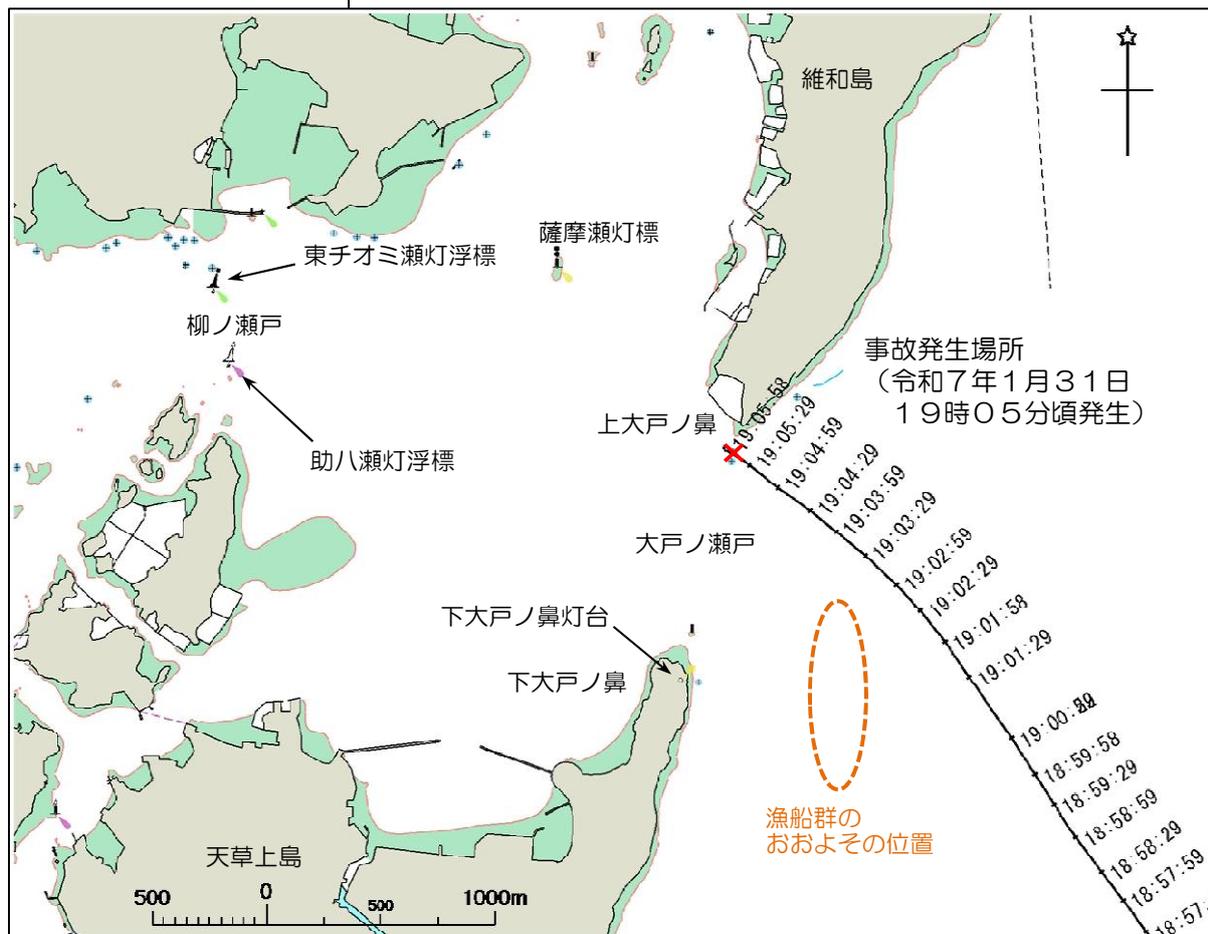


図3 航行経路図

(2) 本事故発生後の経過

船長は、直ちに両舷の主機操縦レバーを中立位置として左舵を取った後、船橋に乗組員全員が集まって来たので、乗組員が負傷していないことを確認した。

船長は、乗組員全員に本船の各タンクへの浸水の有無を確認するように指示した後、本事故の発生をA社支店に連絡した。

連絡を受けたA社支店の担当者は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

船長は、乗組員から船首部船底にある清水タンクの水量が出航時よりも増えている旨の報告を受けた。そして、清水タンクに浸水が生じていると思ったが、自力航行に支障はないと考え、本船を操船して八代港に戻った。

(付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項

(1) 船長の経歴、大戸ノ瀬戸の航行経験に関する情報

船長は、平成元年にA社に入社した後、A社が所有する引船に乗船するようになり、引船の船長として約28年の経験があった。

船長の大戸ノ瀬戸の航行経験は、夜間を含めて豊富であった。

(2) 喫水に関する情報

本船の喫水は、船首約2.6m、船尾約3.8mであった。

(3) 事故海域に関する情報

海図W208（柳ノ瀬戸及付近）によれば、上大戸ノ鼻南岸から干出岩（満潮時には水没して干潮時には頂部が水面上に露出する岩）が南方に拮延し、更に南方は水深5mの等深線で囲まれ、同等深線内に本件暗岩が存在する。

なお、上大戸ノ鼻には、航路標識は設置されていなかった。

(図4 参照)

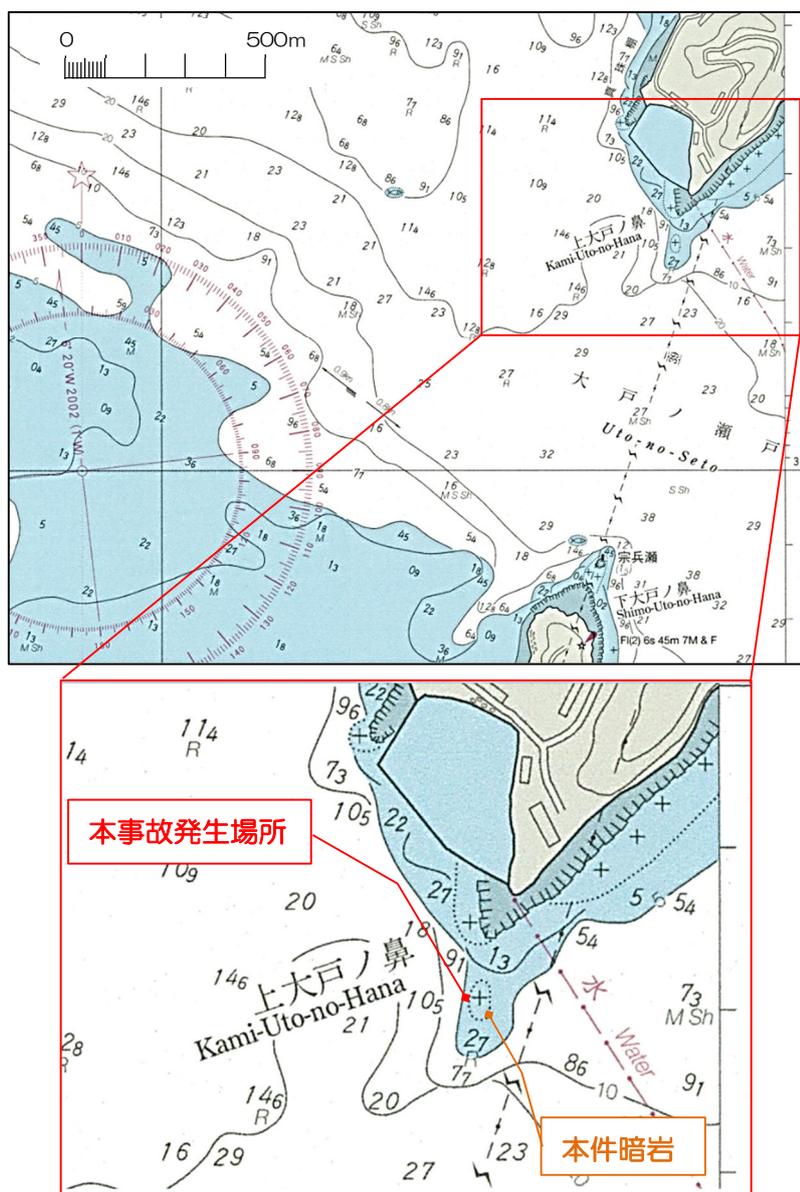


図4 海図W208（柳ノ瀬戸及付近）（抜粋）

(4) GPSプロッター画面の表示に関する情報

現場調査によれば、次のとおりであった。

- ① 本件暗岩を含む岩礁域は、縮尺を最大に拡大しても表示され

なかった。

② 航行する機会が多い海域には、予定針路線が入力されていた。

③ 暗岩の場所や避険線は入力されていなかった。

(写真3 参照)

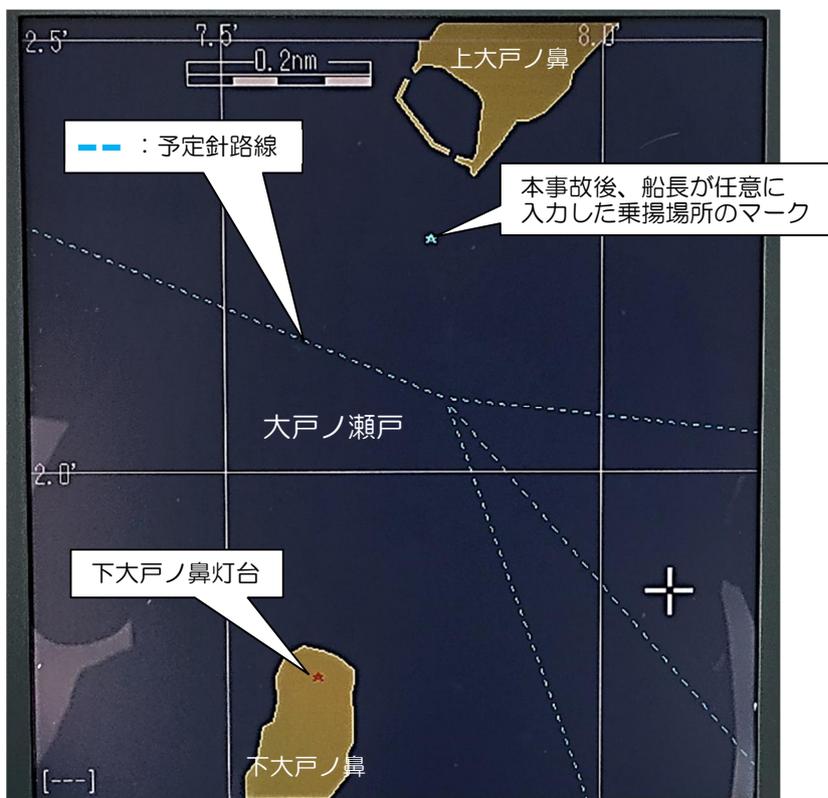


写真3 拡大表示したGPSプロッターの画面  
(本事故発生場所付近)

### 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  
なし

#### (1) 事故発生の状況

本船は、大戸ノ瀬戸東口に向けて手動操舵で北西進中、船長が、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、予定針路線を逸脱し、上大戸ノ鼻南方沖の岩礁域に接近していることに気付かず、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。

#### (2) 事故発生の要因に関する解析

##### ① 船長の上大戸ノ鼻南方沖に存在する岩礁域の認識状況

船長は、大戸ノ瀬戸の航行経験が豊富であり、船橋に備えられた海図で確認するなどしていたことから、上大戸ノ鼻南方沖には本件暗岩を含む岩礁域が広がっていることを知っていたものと考えられる。

##### ② 船長の操船の状況

	<p>a 船長は、下大戸ノ鼻東方沖付近に漁船群の集魚灯が見える状況下、夜間であったことに加え、これまでに同鼻東方沖付近で漁船群の集魚灯を見掛けたことがなく、漁船群の操作方法が分からなかったことから、漁船群を避けることに意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>b また、船長は、前記aの後、本船が予定針路線の北側を航行していることに気付いたものの、上大戸ノ鼻に接近し過ぎると本船が岩礁域に乗り揚げのおそれがあったことから、本船と同鼻との接近状況を目視で確認することに意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>(3) GPSプロッターの活用</p> <p>GPSプロッターには、本件暗岩を含む岩礁域が表示されなかった。</p> <p>しかしながら、予定針路線が入力されていたことから、船長がGPSプロッターを活用して自船の進路及び位置を継続的に確認していれば、早期に本船が予定針路線を逸脱していることに気付くことができ、また、上大戸ノ鼻に接近しないよう左舵を取った後も本船が北西進を続けていることに気付くことができ、いずれも本件暗岩への本船の乗揚を回避できたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、大戸ノ瀬戸東口に向けて北西進中、船長が、漁船群を避けること、また、本船と上大戸ノ鼻との接近状況を目視で確認することに意識を向け、自船の進路及び位置を継続的に確認しなかったため、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社支店は、本事故後、所属の乗組員に対し、本事故の概要及び原因を周知するとともに、航海に必要な情報（船位等）を確実に取得し、安全運航に努めるよう注意喚起を行った。</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>・ 船長は、操船中、漁船群を避けることなどに意識を向け過ぎることなく、特に夜間は、目視のほかレーダー、GPSプロッター等の航海計器を活用して自船の進路及び位置を継続的に確認し、岩礁域から十分に離れて航行すること。</li> <li>・ GPSプロッターを搭載している船舶の船長は、航行する機会が多い海域には、操船中に岩礁域等に接近しないよう、あらかじめ同プロッターに暗岩の場所や避険線を入力しておくこと。</li> </ul>

付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位 (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
18:57:59	32-31-14.3	130-28-54.1	データなし	322.7	11.2
18:58:29	32-31-18.3	130-28-50.6	同上	322.3	11.2
18:58:59	32-31-23.2	130-28-26.2	同上	325.2	11.3
18:59:29	32-31-27.9	130-28-42.5	同上	327.3	11.3
18:59:58	32-31-32.3	130-28-39.3	同上	328.9	11.4
19:00:29	32-31-37.6	130-28-35.4	同上	327.3	11.3
19:01:29	32-31-46.3	130-28-28.2	同上	325.5	11.2
19:01:58	32-31-51.4	130-28-24.2	同上	325.9	11.2
19:02:29	32-31-55.8	130-28-20.1	同上	319.0	11.1
19:02:59	32-31-59.5	130-28-16.0	同上	317.0	11.2
19:03:29	32-32-03.7	130-28-10.8	同上	311.6	11.1
19:03:59	32-32-07.1	130-28-05.8	同上	309.7	10.6
19:04:29	32-32-10.1	130-28-01.6	同上	308.7	10.4
19:04:59	32-32-13.4	130-27-56.1	同上	305.1	10.3
19:05:29	32-32-16.6	130-27-51.3	同上	306.5	10.2
19:05:58	32-32-19.0	130-27-47.3	同上	304.4	6.6

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置は、船首から約15m、船尾から約18m、左舷から約4m、右舷から約5mであった。また、対地針路は真方位である。