

# 船舶事故調査報告書

令和8年1月14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12月26日 05時20分頃
発生場所	熊本県上天草市大矢野島北東岸（ウシコロビ鼻） 天城橋橋梁灯（C1灯）から真方位340° 260m付近 （概位 北緯32° 36.9′ 東経130° 27.5′）
事故の概要	漁船福栄丸は、北西進中、岩場に乗り揚げた。 福栄丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月16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	漁船 福栄丸、4.8トン KM3-29903（漁船登録番号）、個人所有 11.81m (Lr) × 2.71m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、243kW（動力漁船登録票による）、平成2年3月12日
乗組員等に関する情報	船長 76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 昭和50年9月5日 免許証交付日 令和6年11月19日 （令和12年10月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船体中央部船底外板に破口、船首部から船尾部にかけての船底外板に擦過傷、プロペラシャフト及びプロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 0.5m未満、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長ほか2人（以下「乗組員A」、「乗組員B」という。）が乗り組み、船首約0.5m、船尾約1.0mの喫水で、令和6年12月26日05時00分頃に島原湾内の漁場に向けて上天草市蔵蔵漁港内の係留場所を出航した。（写真1参照）



写真1 本船の外観

船長は、操舵室内の木製台に腰を掛け、GPSプロッター及び0.25海里（M）レンジとしたレーダーを作動させて手動操舵で操船に当たり、大矢野島と宇土半島との間に隣り合って架かる天門橋と天城橋の南方沖において、本船を約13ノットの対地速力で天門橋に向けて北北東進させていた。

船長は、ふだん夜間に島原湾内の漁場に向けて航行する場合、橋梁灯を見ながら天門橋と天城橋の下を北北東進して通過した後、天城橋の北側海域では、大矢野島側（左舷方）は街明かりがなく暗い一方、宇土半島側（船首方から右舷方）には街明かりがあったので、同街明かりの見え方から進路や船位を判断しながら、水路に沿うように左舵を取り北西進していた。

なお、船長は、その際、宇土半島側の街明かりを広く見渡せるように操舵室内の木製台の上に立ち、天窓から上半身を出して操船を行っていたが、本事故当時、雨が降っていたので、木製台に腰を掛けたまま操船に当たることとした。

乗組員Aは、操舵室内の床面に船尾方を向いて座り、乗組員Bは、オーニング（日よけ、雨よけ）が設けられた後部甲板で船首方を向いて立っていた。

（図1、写真2、写真3、写真4、図2 参照）

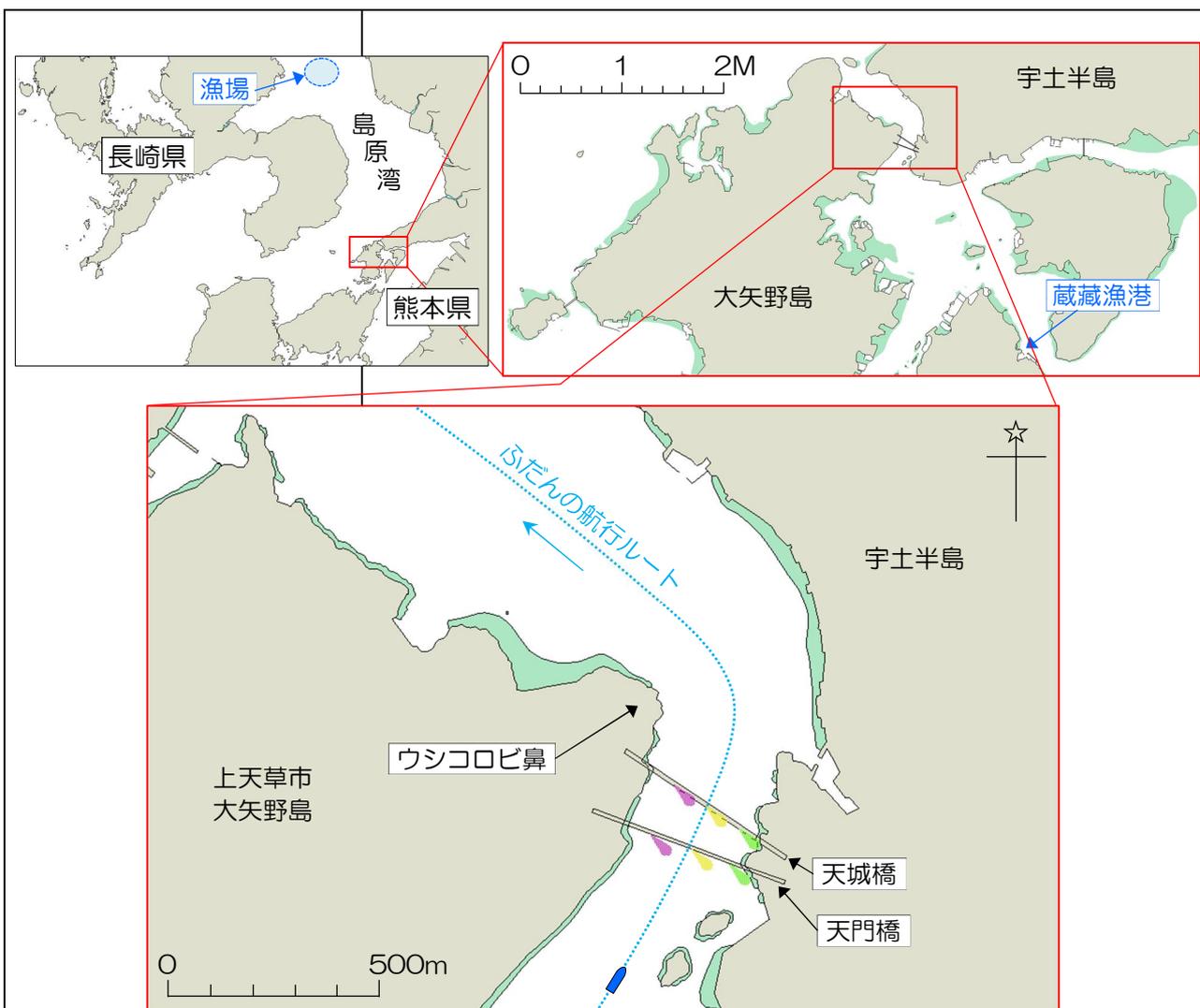


図1 ふだんの航行ルート



写真2 天門橋及び天城橋周辺の状況（国土地理院の地理院地図空中写真を加工して使用）

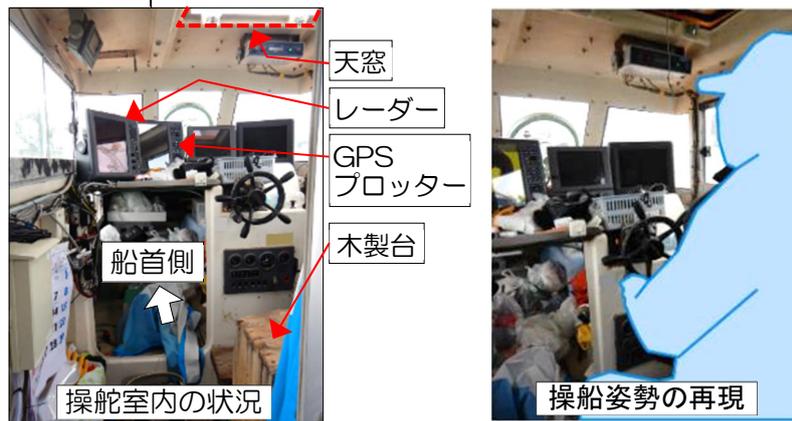


写真3 操舵室内の状況、操船姿勢の再現



写真4 操舵室からの船首方の見通し状況

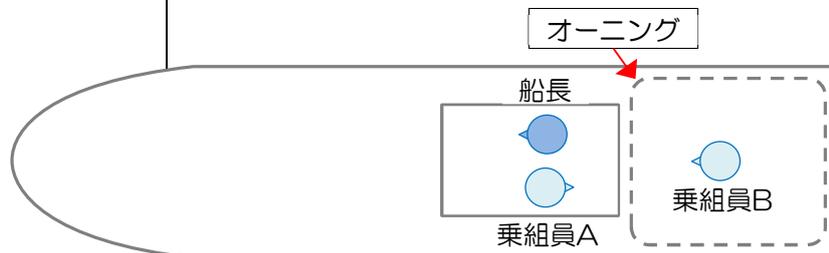


図2 本船乗組員の乗船場所

船長は、操舵室前面中央の旋回窓を作動させていたものの、旋回窓以外の窓が雨に濡れて周囲の街明かりが見つらい中、天門橋の下を通過した頃、ふだん認めていた街明かりとは異なる白い明かり（以下「本件白灯」という。）が船首方に見えた。

船長は、数日前に初めて本船にレーダーを装備しており、レーダーの使用に慣れていなかったため、レーダー映像を確認しないまま、本件白灯を停泊船の灯火と判断した。

船長は、本件白灯から離れて航行しようと考え、ふだんよりも早い時機に左舵を取って本船を一旦北北西進させることとし、天城橋の下を通過して間もなく、本件白灯や周囲の街明かりを見ながら左舵を取り、舵を中央に戻した。

このとき、船長は、周囲の街明かりが見つらく、本船の進路が判断



<p>その他の事項</p>	<p>船長は、眠気や疲れはなく、健康状態は良好であった。</p> <p>船長は、小型漁船の船長としての経験が40年以上あり、本事故発生場所周辺を夜間に航行した経験も豊富であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、大矢野島北東岸沖を航行中、操舵室の窓が雨に濡れて周囲の街明かりが見つらい状況下、船長が、本件白灯を避けようと左舵を取った後、街明かりのみを頼りに操船を続け、GPSプロッターで進路を確認しなかったことから、左舵を取り過ぎて本船がウシコロビ鼻に向かって北西進していることに気付かず、同鼻の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が、本事故当時、周囲の街明かりが見つらく本船の進路が判断しにくい状況であったにもかかわらず、街明かりのみを頼りに操船を続け、GPSプロッターで進路を確認しなかったのは、本事故発生場所周辺の夜間航行時に宇土半島側の街明かりの見え方から進路や船位を判断するのに慣れていて、本船が意図したとおりに北北西進していると思っていたことによるものと考えられる。</p> <p>船長は、船首方に本件白灯を認めた際、レーダーの使用に慣れていなかったことから、レーダー映像を確認しないまま、本件白灯を停泊船の灯火と判断したが、本件白灯は陸上の明かりであった可能性も考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、大矢野島北東岸沖を航行中、操舵室の窓が雨に濡れて周囲の街明かりが見つらい状況下、船長が、街明かりのみを頼りに操船を続け、GPSプロッターで進路を確認しなかったため、本船がウシコロビ鼻に向かって北西進していることに気付かず、同鼻の岩場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>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、夜間航行時、周囲の街明かりの見え方から進路や船位を判断することに慣れた海域であっても、目視のみに頼ることなくGPSプロッター等の航海計器で進路等の確認を適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、自船に装備されているレーダー等の航海計器を有効活用できるようにその取扱いに慣れておくこと。</li> </ul>