


船舶事故調査報告書

令和8年2月4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6月11日 13時57分頃
発生場所	長崎県松浦市青島北東方沖（大野瀬付近） 魚固島灯台から真方位257° 1,670m付近 （概位 北緯33°25.2′ 東経129°41.6′）
事故の概要	プレジャーボートHINATAは、青島北東方沖を南東進中、干出岩*1に乗り揚げた。 HINATAは、船外機のプロペラの脱落等を生じた。
事故調査の経過	令和7年6月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	プレジャーボート HINATA、2.4トン 293-38225佐賀、個人所有 6.61m (Lr) × 2.43m × 1.26m、FRP ガソリン機関（船外機）、128.7kW、平成19年9月 （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  <p style="text-align: right; font-size: small;">漁業協同組合提供</p> </div>
乗組員等に関する情報	船長 51歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年1月27日 免許証交付日 令和7年1月26日

*1 「干出岩」とは、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をいう。

	(令和12年1月26日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船外機のプロペラが脱落、スケグ（船外機の下部に付いているフィン状のもの）に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時（大潮*2）、潮高 約50cm（伊万里湾）
事故の経過	<p>(1) 本事故発生場所に関する情報</p> <p>① 概要</p> <p>海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（令和3年3月発行）及び海図W166（伊万里湾及付近）によれば、伊万里湾西口には、西方から順に青島、松浦市伊豆島、同市魚固島が存在し、北松浦半島北西部の津崎鼻と青島とに挟まれた津崎水道及び伊豆島と魚固島とに挟まれた青島水道があり、両水道が共に主水道である。</p> <p>青島水道を航行する船舶は、青島北東部から水道内に伸びる險礁に注意しなければならないが、大野瀬灯浮標の東側を通航することによって避けることができる旨が記載されている。</p> <p>（図1、2 参照）</p>
 <p>図1 九州北西部</p>	
 <p>図2 伊万里湾</p>	

*2 「大潮」とは、満潮と干潮の潮位差が大きくなる時期のことをいい、大潮の時期は、潮位が最も低くなる。

② 青島北東部海域の險礁、大野瀬灯浮標

海図W166（伊万里湾及付近）によれば、青島北東部の北東方沖1,400m付近には、青島水道の可航水域を示し、かつ同水域の右側（水源^{*3}に向かって）の端であることを示す右舷標識の大野瀬灯浮標（構造：赤色円すい形頭標1個付、赤色^{やぐら}檣形）が設置されている。

青島北東部と大野瀬灯浮標との間の海域には、大野瀬と称する水上岩の周囲に干出岩が拵延する岩礁が存在するほか、更に大野瀬付近（西側）も干出岩が存在する岩礁域となっていた。

（図3、写真2 参照）

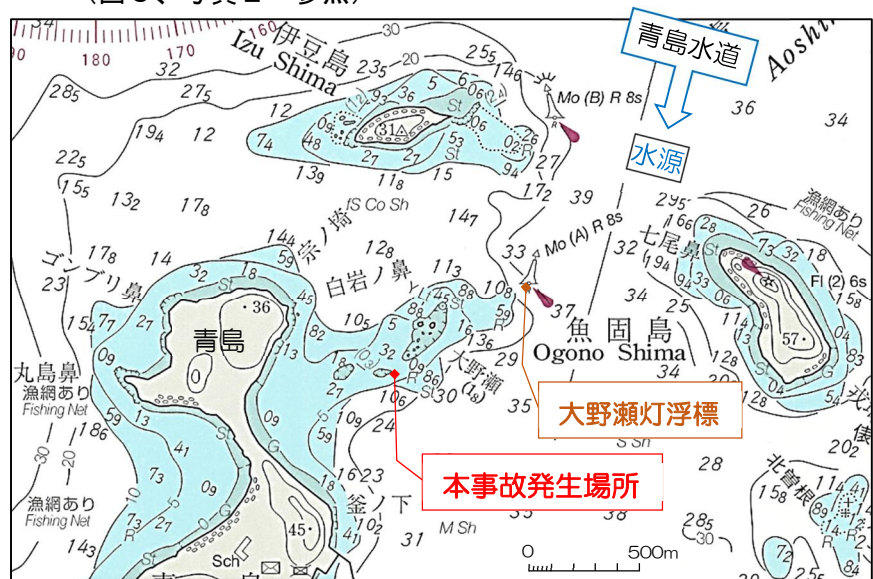


図3 海図W166（伊万里湾及付近）抜粋



海上保安庁提供

写真2 大野瀬灯浮標

(2) 本事故発生までの経過

本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、船首約0.20

^{*3} 「水源」とは、港・湾・河川及びこれらに接続する水域の場合、港若しくは湾の奥部又は河川の上流をいう。

m、船尾約0.75mの喫水で、釣りのため、令和7年6月11日05時30分頃、長崎県平戸市^{あづち}的山大島南東方沖の釣り場に向け、伊万里湾内の佐賀県^{からつ}唐津市大浦漁港を出航した。

船長は、伊万里湾西口を航行した経験がほとんどなかった。また、水路調査を行わずに、青島北東部海域に大野瀬や同瀬付近に干出岩が存在することを知らないまま、同海域を航行することとした。(その他の事項欄(1)に詳述。)

船長は、本船が松浦市^{たか}鷹島南方沖に達し、目視で青島北東方沖に針路を向けて本船を西北西進させ始めた後、本船が青島東方沖に達した所で、青島と伊豆島との間に針路を向けて西北西進させ続けた。

本船は、その後、06時00分～10分頃、大野瀬や干出岩が広がる青島北東部海域を、乗り揚げることなく通過した。

このとき、伊万里湾の潮汐は上げ潮の中央期であり、潮高は約170cmであった。

船長は、06時40分頃に釣り場に到着して知人と共に釣りを行った後、平戸市^{たく}度島東方沖の釣り場に移動し、知人と共に釣りを再開した。

船長は、13時30分頃、釣果を得たので釣りを終え、大浦漁港に向けて帰航を開始した。

船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを作動させて自動操舵で操船に当たり、目視で青島の方向に針路を向け、約12ノットの対地速力で本船を東進させた。

船長は、その後、本船が青島北西方沖に達したので、GPSプロッターの画面を見て、同画面に残された航跡線(以下単に「航跡線」という。)に沿うように操船した。

(写真3、4 参照)



写真3 GPSプロッターの画面(事故当日の航跡線等)

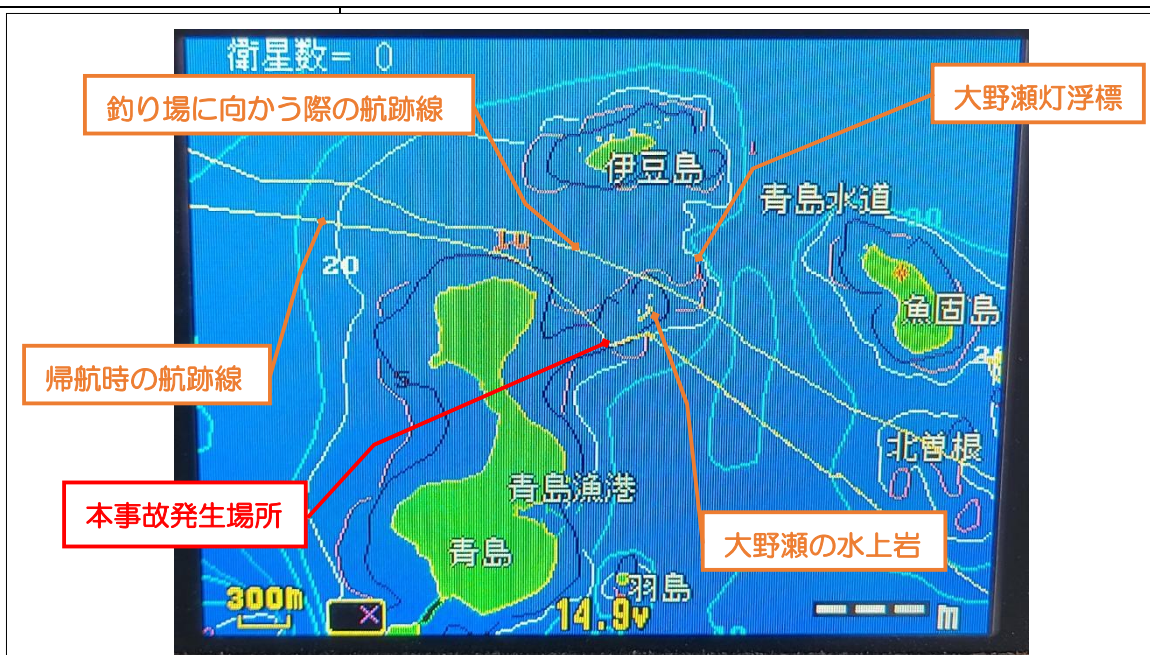


写真4 船長が見たGPSプロッターの画面表示の再現

船長は、本船が青島北方沖に達し、釣り場に向かう際に青島北東部海域を安全に航行することができたので、そのまま釣り場に向かう際の航跡線に沿って操船しようと思っていたところ、右舷船首方に、本船よりも小さい小型船舶が青島寄りの同海域を青島に沿って北進しているのを見た。

船長は、他の小型船舶も青島寄りの青島北東部海域を航行しているので、本船も同海域を航行できると思い、青島寄りに針路を向け、本船を南東進させ始めた。

船長は、その後、目視で周囲の見張りをを行いながら操船を続けていたところ、前方の海面上に、一直線に連なった海藻のような物が見えた。そして、操舵室内から窓越しに海面を見たところ、海面下の岩が見えたので乗揚の危険を感じ、船外機の遠隔操縦レバーを中立位置にしようとしたものの、13時57分頃、本船の船外機が大野瀬付近の干出岩に乗り揚げ、同岩を乗り切った。

(図5 参照)



図5 事故発生経過概略図

(3) 本事故発生後の経過

船長は、船外機の回転音が変わったので、直ちに同機を停止した後、船外機をチルトアップしたところ、プロペラが脱落していた。

船長は、本船が航行不能となったので、本船の係留場所にある漁業協同組合に本事故発生の連絡をするとともに、海上保安庁に救助を要請した。

本船は、初めに海上保安庁から連絡を受けて駆けつけた長崎県水難救済会所属の船舶によってえい航され、次に佐賀県水難救済会所属の船舶に引き継がれて大浦漁港まで戻った。

その他の事項

(1) 船長に関する情報

① 経歴

船長は、令和2年1月に小型船舶操縦免許を取得後、レンタルボートを操船して釣りをを行うようになり、令和5年9月に中古で本船を購入後、年間に10～15回、本船を操船して釣りを行っていた。

② ふだんの釣り場

船長は、ふだん佐賀県唐津市加唐島^{かから}や同市馬渡島^{まだら}周辺で釣りを行っていた。(図1、写真3参照)

③ 本事故当日の釣り場の選定

船長は、知人からの山大島南東方沖で釣果があると聞いたので、初めて同島南東方沖で釣りをを行うこととした。

④ 青島北東部海域の航行経験

船長は、本事故発生の1年以上前に1度(往復を含め2回)、青島北方沖の釣り場で釣りを行った際に、青島北東部海域を航行したことがあった。

⑤ 事前の航行計画

船長は、前記④の際、青島北東部海域を安全に航行することができた経験があったので、同海域には浅所等が存在しないと思ひ、青島北東部海域を航行することとした。

⑥ 事前の水路調査

船長は、ふだんから陸岸や島から離れて操船すれば浅所等の障害物はなく、安全に航行することができると思っていたので、水路調査を行ったことがなく、また、本事故当日も水路調査を行っていなかった。

⑦ 青島北東部海域における浅所等の認識

船長は、青島北東部海域に、大野瀬や同瀬付近に干出岩が存在することを知らなかった。

船長は、本事故後、GPSプロッターの画面に大野瀬の水上岩が表示されていること、大野瀬付近の干出岩が表示されていないことを知った。

(2) 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、本船のGPSプロッターは、旧式であり、大野瀬付近の干出岩は縮尺を最大に拡大しても表示されず、大野瀬付近は水上岩のみが表示される状態であった。(写真5参照)



写真5 GPSプロッターの縮尺を拡大した画面

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、青島北東方沖を南東進中、船長が、水路調査を行っていなかったことから、干出岩等が広がる青島北東部海域を航行し、海面下の岩に気付いて船外機の遠隔操縦レバーを中立位置に

	<p>しようとしたもの間に合わず、大野瀬付近の干出岩に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>(2) 事故発生 の 要因に関する解析</p> <p>① 潮位の状況</p> <p>本事故当日は、大潮で潮位差が大きく低潮時の潮位が最も低くなる。本事故発生時刻の伊万里湾の潮汐は低潮時であり、潮高が約50cmであったことから、大野瀬付近においても潮位が低下した状況であったものと推定される。</p> <p>② 船長の事前の航行計画</p> <p>船長は、本事故発生 の 1年以上前に、青島北東部海域を安全に航行することができた経験から、同海域には浅所等が存在しないと思込んでいたものと考えられる。</p> <p>③ 船長の水路調査の状況</p> <p>船長は、航行経験がほとんどない海域であったにも関わらず、ふだんから陸岸や島から離れて操船すれば浅所等の障害物はなく、安全に航行することができると思っていたので、水路調査を行ったことがなく、また、前記②記載のとおり、青島北東部海域には浅所等が存在しないとの思い込みがあったので、本事故当日も水路調査を行っていなかったものと推定される。</p> <p>④ 船長の操船の状況</p> <p>船長は、そのまま釣り場に向かう際の航跡線に沿って操船しようと思っていたところ、本船が青島北方沖に達した際、本船よりも小さい小型船舶が青島寄りの青島北東部海域を青島に沿って北進しているのを見て、本船も同海域を航行できると思ったものと考えられる。</p> <p>⑤ GPSプロッターの表示状況</p> <p>本船のGPSプロッターが旧式で、同プロッターには大野瀬付近の干出岩が表示されなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、潮位が低下した状況下、本船が、青島北東方沖を南東進中、船長が水路調査を行っていなかったため、大野瀬付近の干出岩に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は、本事故後、最新機種のGPSプロッターを購入して本船に搭載するとともに、青島北東部海域の水路状況を確認した。</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"> ・ 小型船舶の船長は、航行前及び航行中に航行予定海域の水路調査を行い、同海域の安全を確認すること。 <p>なお、GPSプロッターを搭載している場合、同プロッターに内蔵されている浅所や水深等の情報の精度について、あらかじめ理解しておくこと。それらの精度が低い場合には、スマートフォン</p>

	やタブレットで利用可能な小型船舶の法定備品として認められている航海支援アプリ（new pec smart）等を併用することが望ましい。
--	---