

船舶事故調査報告書

令和8年4月8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3月2日 19時10分頃
発生場所	長崎県新上五島町中通島津和崎鼻東方沖 津和崎灯台から真方位098° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 09.5′ 東経129° 08.0′）
事故の概要	旅客船五島は、東進中、浅所に乗り揚げた。 五島は、船尾部船底に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和7年3月5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	旅客船 五島、19トン 293-29306長崎、個人所有 14.05m (Lr) × 4.16m × 1.83m、FRP ディーゼル機関2基、559.0kW（合計）、平成7年3月 （写真1 参照）
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 5px;"> 後部甲板 後部客室 中央部客室(船首側が操縦区画) </div>  <p>写真1 本船（本事故後、小串漁港（津和崎地区）のスロープ上に置かれた状態）</p>	
乗組員等に関する情報	船長 83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52年3月18日 免許証交付日 令和5年1月19日 （令和10年1月23日まで有効） 乗組員A 74歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 平成31年2月19日</p> <p>免許証交付日 令和6年1月16日</p> <p>(令和11年2月19日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底に破口及び擦過傷
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視程 約2M</p> <p>海象：波向 南東、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日没時刻：18時21分頃</p>
本船の航海計器	<p>本船は、GPSプロッター及びレーダーが搭載されていたが、同プロッターは、本事故当時、船位が正しい位置に表示されない不具合があった。</p>
船長の船位の確認方法	<p>船長は、ふだん夜間操船の際、GPSプロッターと灯台の灯光や街明かりを見て船位を求め、また、灯台の灯光等がない海域ではGPSプロッターと周囲の山影を見て船位を求めており、レーダーを使用して船位を確認することはなかった。</p>
事故の経過	<p>(1) 本事故当日の運航計画</p> <p>船長は、五島列島周辺で旅客不定期航路事業を営んでおり、本事故当日、本船を使用し、長崎県五島市福江港を出航して新上五島町有川港で旅客を乗せ、再び福江港に戻ることであった。</p> <p>なお、船長は、五島列島周辺では夜間になると天候が悪化することを前もって天気予報で確認しており、また、本船のGPSプロッターが故障していたので、日没前に福江港に戻ることであった。</p> <p>(2) 本事故当日の往路の航行状況</p> <p>本船は、船長及び乗組員Aが乗り組み、令和7年3月2日11時00分頃に福江港を出航し、中通島東方沖を航行して有川港に向かった。</p> <p>船長は、有川港で旅客2人を乗船させた際、旅客から長崎県小値賀町野崎島及び佐世保市宇久島で下船して島内を見て回りたいとの要望があったので、有川港を出航し、野崎島の前方漁港（野崎地区）に寄港した後、宇久島の平漁港に入港した。</p> <p>(図1 参照)</p>

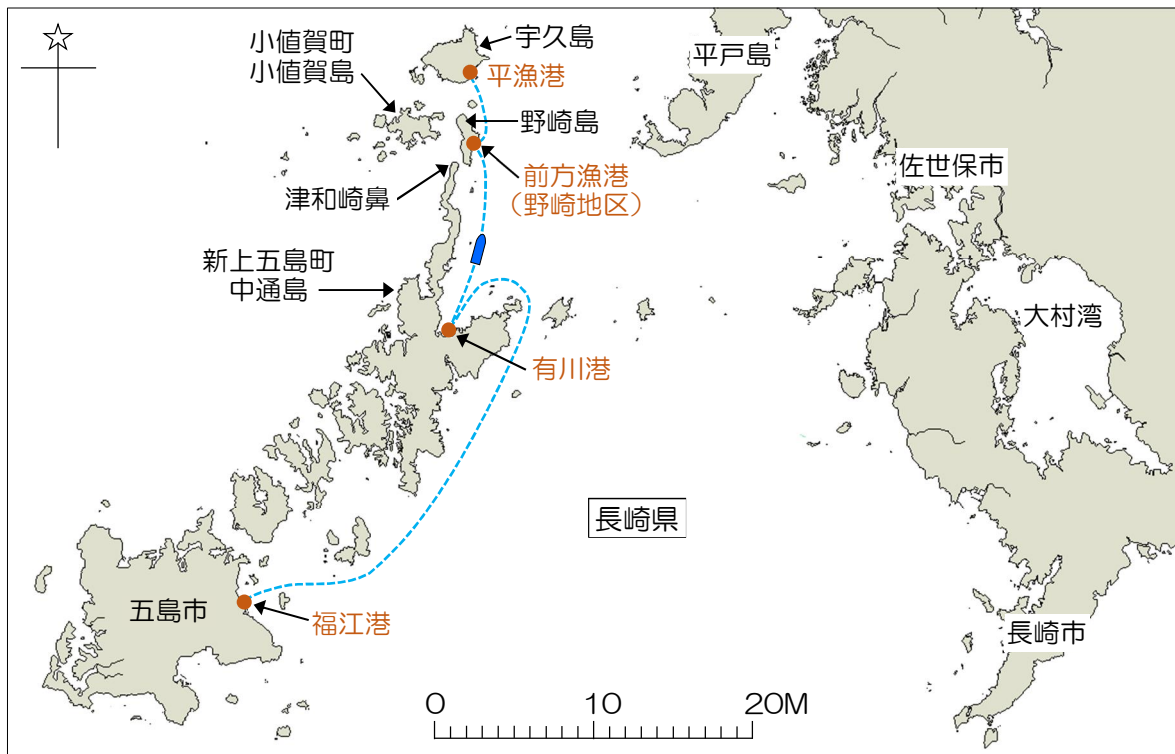


図1 本船の往路の航程（概略）

(3) 復路（本事故発生時）の航行状況

本船は、17時45分頃に再び旅客2人を乗せて平漁港を出航し、福江港に向かった。

船長は、故障していたGPSプロッター、レーダーを作動させ、中央部客室船首側の操縦区画に立って手動操舵で操船に当たり、乗組員Aは船長の左舷側に立って見張りを行っていた。

旅客2人は、中央部客室の椅子席に腰を掛けていた。

船長は、往路と同じ航程で帰航しようとして野崎島東方沖に向かう途中、同島東方沖では南東風によって風浪が高くなっているのが見えたので、南東風に対して島陰となる野崎島西方沖を航行することとし、同島西方沖に向かった。

船長は、野崎島西方沖において、本船を約15ノットの対地速度で南進させ、日没に伴い周囲が薄暗くなるとともにもやが掛かって視程が低下した状況下、野崎島には灯台の灯光や街明かりがなく、GPSプロッターが故障していたので、うっすらと見える野崎島の山影を見ながら操船に当たっていた。

また、乗組員Aも、うっすらと見える山影を見ながら見張りに当たっていた。

（写真2、写真3 参照）

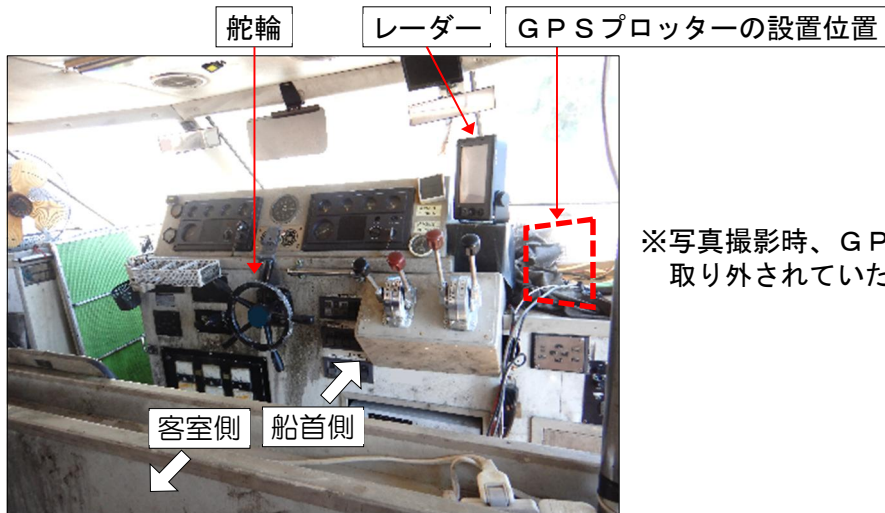


写真2 操縦区画（中央部客室船首側）の状況



写真3 船長の操船位置からの船首方の見通し状況（本船は写真1の状態）

船長は、野崎島西方沖を南進した後、引き続き中通島西方沖を南進することとしていたが、同航程では福江港への到着時刻が遅くなり、一層天候が悪化すると考えるようになった。そこで、野崎島南岸と中通島北岸の津和崎鼻の間にある津和崎瀬戸を航行して中通島東方沖に出ることとした。

船長は、本船を南南東進させて津和崎瀬戸に入り、その後、野崎島の山影を見ながら左舵を取った。

乗組員Aは、左舷船首方に見える野崎島の山影に本船が徐々に接近しているように感じ、中央部客室から甲板上に出たところ、間近に迫った山影を認めたので、慌てて船長に大声で呼び掛けた。

本船は、その直後、19時10分頃に野崎島南岸沖の一寸瀬と称する水上岩周辺に広がる浅所に船体左舷側が乗り揚げ、同浅所を乗り切った。

船長は、乗揚直後、両舷主機の操縦レバーを中立位置とした。
(図2、写真4 参照)

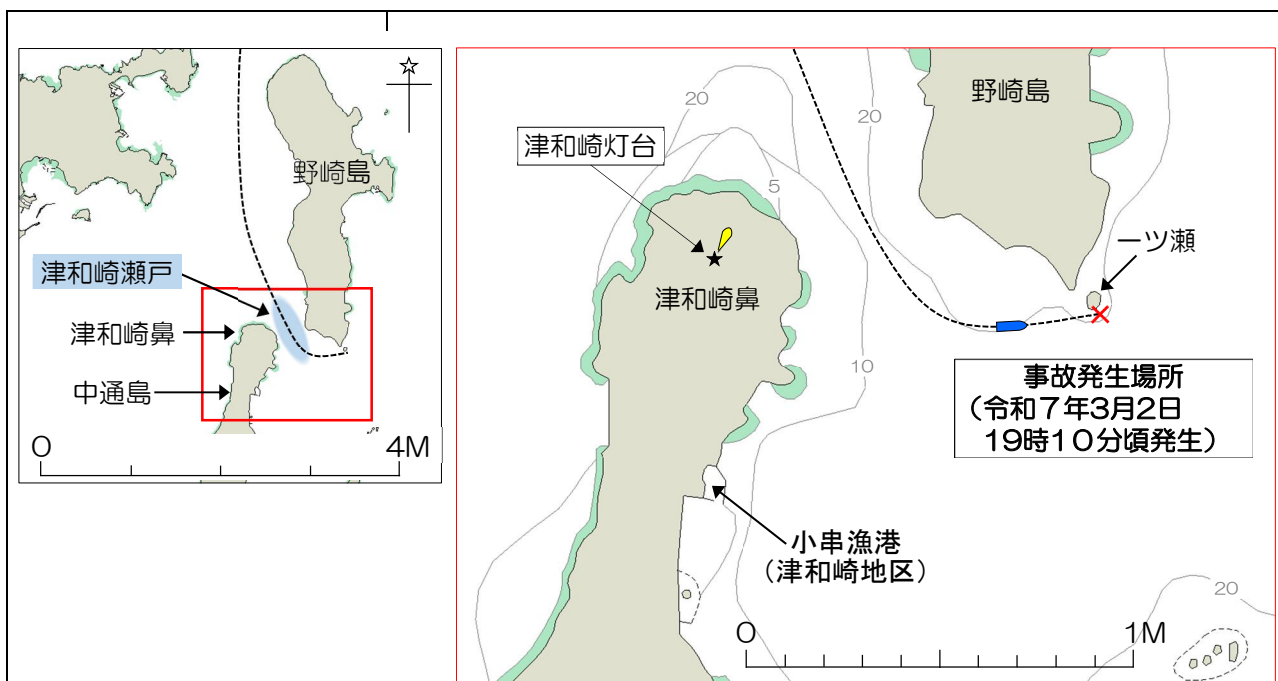


図2 事故発生経過概略図



写真4 一ツ瀬（小串漁港（津和崎地区））から撮影

(4) 本事故発生後の状況

船長は、乗組員 A と共に船内の点検を行い、後部甲板の甲板下区画にある物入れ内が浸水していることを認めた。

船長は、点検中、旅客の 1 人が海上保安庁への通報を申し出たので、同旅客に海上保安庁への通報を依頼した。

旅客は、携帯電話で 118 番通報を行った後、知人に連絡して中通島周辺で海上タクシー（以下「救助船」という。）を運航する事業者の電話番号を聞き、同事業者に連絡して救助を依頼した。

船長は、浸水箇所を特定できずにいたところ、中央部客室の甲板下区画にある機関室にも徐々に海水が流入する状況となり、機関室に備えられたビルジポンプのスイッチを入れたが、同ポンプが作動しなかった。

また、船長は、本船に雑用ポンプを搭載していなかったため、

	<p>海水を排水することができず、浸水状況を監視しながら救助を待った。</p> <p>本船の乗船者4人は、救助を待つ間、本船に備えられていた救命胴衣を着用した。</p> <p>船長は、来援した救助船に旅客2人及び乗組員Aを移乗させた後、救助船から提供された雑用ポンプで排水を開始した。</p> <p>本船は、排水を継続しながら船長が操舵に当たり、救助船にえい航されて小串漁港（津和崎地区）に向かった。</p> <p>本船は、小串漁港（津和崎地区）に到着後、同漁港内の棧橋に係留され、雑用ポンプによる排水作業が継続された。</p> <p>排水作業が行われる間、船長等が船体各所を点検していたところ、左舷船尾部船底に備えられた左舷側プロペラシャフトのブラケット（支持部品）の船底側接合部に破口が生じており、同破口箇所から浸水していることが判明した。</p> <p>この間に破口箇所から船内に流入した海水は、甲板下区画の各隔壁に設けられた配線用の貫通口を通じて機関室を含む甲板下区画全体に広がっていた。</p> <p>本船は、その後も排水作業が継続されたものの、船内への海水流入量が増え、復原力を喪失して横倒しになった後、沈没した。</p> <p>沈没後、本船の周囲にはオイルフェンスが展張された。本船から微量の油が流出したが、流出油は、波によって拡散されて消滅した。</p> <p>本船は、後日、クレーン車によって吊り上げられ、小串漁港（津和崎地区）のスロープ上に置かれた。（写真1参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長の旅客船の運航経験等</p> <p>船長は、旅客不定期航路事業を20年以上営み、旅客からの依頼に応じて五島列島の各港間で不定期に旅客船の運航を行っており、五島列島周辺での夜間操船の経験は豊富であった。</p> <p>また、船長は、海上運送法（昭和24年法律第187号）に基づき、運航基準、事故処理基準等を含む安全管理規程を定め、自らを安全統括管理者に選任していた。</p> <p>なお、船長は、本船を令和2年から使用していた。</p> <p>(2) 乗組員Aの乗船経緯等</p> <p>乗組員Aは、船長の知人で、ふだん農業に従事しており、休日等に小型船舶を操縦して釣りを行っていた。</p> <p>船長は、本事故の約10年前から、綱取り等を行う乗組員が確保できないときに、年に1回程度、乗組員Aに乗船を依頼しており、本事故前、乗組員Aに本船への乗船を依頼していた。</p> <p>(3) 本船の運航基準及び事故処理基準</p> <p>本船の運航基準及び事故処理基準は、次のとおり、定められて</p>

いた。

- ・ 船長は、航行中、周囲の気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、目的港への航行の継続を中止し、反転、避泊又は臨時寄港の措置を採らなければならない。

ただし、経路の変更によって目的港への安全な航行の継続が可能と判断されるときは、この限りでない。

風速 10m/s以上	波高 1.0m以上
------------	-----------

- ・ 船長は、航行中、周囲の視程に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達したと認めるときは、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともに、その時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は経路変更の措置を採らなければならない。

視程 500m以下

- ・ 船長は、自船に事故が発生したときは、人命の安全確保のための万全の措置、事故の拡大防止のための措置、旅客の不安を除去するための措置等必要な措置を講じるとともに、事故の状況及び講じた措置を速やかに海上保安官署等に連絡しなければならない。なお、海上保安官署等への連絡は、初動時は「118番」による。

(4) 旅客船の安全設備等の義務化

令和4年4月に北海道知床半島沖で発生した旅客船浸水事故を受け、海上運送法等の改正が行われ、次のとおり、旅客船（旅客定員13人以上）の安全設備等の義務化が実施されている*1。

- ① 陸上との通信手段を確保するための法定無線設備の搭載
 - a 義務化適用日：令和6年4月1日
 - b 経過措置：適用日以降最初に迎える中間検査又は定期検査まで
- ② 海難発生時に位置情報を発信するための非常用位置等発信装置の搭載
 - a 義務化適用日：令和6年4月1日
 - b 経過措置：適用日以降最初に迎える定期検査まで
- ③ 冷水中での救助待機を回避するための救命いかだ等の搭載
 - a 義務化適用日：令和7年4月1日
 - b 経過措置：②bに同じ。

*1 国土交通省「旅客船・遊漁船等に対する安全設備等の義務化について」
https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn6_000021.html

	<p>④ 浸水による沈没防止・退船までの時間確保のための隔壁の水密化等</p> <p>a 義務化適用日：令和8年4月1日</p> <p>b 経過措置：②bに同じ。</p> <p>(5) 本船の安全設備等の状況</p> <p>法定無線設備（前記(4)①）として衛星電話が搭載されていた。非常用位置等発信装置の搭載（前記(4)②）及び救命いかだ等の搭載（前記(4)③）については、船長から情報が得られず、実施状況は不明であった。</p> <p>隔壁の水密化等（前記(4)④）については、本事故当時、義務化適用日前であり、本船では実施されていなかった。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>あり</p> <p>(1) 本船の搭載計器の状況</p> <p>本船は、本事故当時、GPSプロッターに船位が正しく表示されない不具合があったものと考えられる。</p> <p>(2) 本船の運航計画及び実際の運航状況</p> <p>船長は、本事故当時、五島列島周辺では夜間になると天候が悪化することを天気予報で確認しており、また、本船のGPSプロッターが故障していたことから、日没前に帰航することとしていたが、旅客の要望を受けて野崎島等に寄港したことで、日没後に本船の運航を行うこととなったものと考えられる。</p> <p>(3) 船長の船位の確認状況</p> <p>船長は、ふだん、夜間操船の際、灯台の灯光や街明かりがない海域ではGPSプロッターと周囲の山影を見て船位を求めているものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、野崎島には灯台の灯光等がなく、GPSプロッターが故障していたものの、五島列島周辺での夜間操船の経験は豊富にあり、野崎島の山影を見て船位を求めることができると思い、レーダーで船位を確認しないまま操船していたものと考えられる。</p> <p>(4) 視程の状況</p> <p>本事故発生場所周辺は、もやによって視程が低下し、山影が見づらい状況であったものと考えられる。</p> <p>(5) 前記(1)～(4)から、船長は、もやによって視程が低下して山影が見づらい状況下、山影のみを頼りに操船していたことから、左舵を取った後、野崎島南岸に接近していることに気付かず、本船が浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>(6) 被害拡大の要因</p> <p>本船は、乗揚後、船長が船内に流入した海水を排出しようとビルジポンプのスイッチを入れたものの、同ポンプが作動しなかったことから、同ポンプが故障していたものと考えられる。</p> <p>本船は、乗揚後、海水が、船尾部船底の破口箇所から船内に流入し、甲板下区画の各隔壁に設けられた配線用の貫通口を通じて機関室を含む甲板下区画全体に広がったことから、排水作業が行われたものの、沈没に至ったものと考えられる。</p> <p>(7) 安全管理</p> <p>船長は、安全管理規程に事故発生時は速やかに118番通報することが定められていたものの、乗揚後、自ら118番通報を行わなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船がGPSプロッターが故障した状態で灯台の灯光等がない野崎島南方沖を東進中、船長が、視程が低下して山影が見づらい状況下、山影のみを見て船位を求めようとしたため、野崎島南岸に接近していることに気付かず、本船が野崎島南岸沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・レーダーを搭載する船舶の船長は、夜間操船時、レーダーも有効活用して船位の確認を行うこと。 ・船長は、夜間操船の経験が豊富な海域であっても、GPSプロッター等の航海計器に不具合があり、夜間や視程が低下した状況において船位の把握を確実に行うことができないおそれがある場合、船舶の運航を行わないこと。 ・船舶所有者は、所有船舶に搭載された航海計器に不具合がある場合、速やかに修理を行い、同計器の正常な作動を確認するまでは船舶の運航を行わないこと。 ・船舶所有者は、所有船舶に搭載されたビルジポンプの点検及び整備を定期的に行うこと。 ・旅客船の所有者は、船舶の浸水時に沈没を防止したり退船までの時間を確保したりするため、法令に従い、隔壁の水密化等の措置を講じること。