


船舶事故調査報告書

令和8年3月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年3月31日 17時00分頃
発生場所	熊本県天草市前埼西方沖（魚貫湾） 天草港魚貫城下防波堤灯台から真方位211° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯32° 13.3′ 東経129° 59.9′）
事故の概要	プレジャーボートあかり丸は、航行中、干出岩*1に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年4月14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
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート あかり丸、0.2トン 293-37675熊本、個人所有 （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼端に欠損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波向 東、波高 約50cm、潮汐 上げ潮の初期（大潮）
事故の経過	(1) 出航時の状況 本船は、GPSプロッターの装備のない和船型の船外機船であり、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、ウエズ潟と呼ばれる干出域に上陸して貝採りを行う目的で、係留場所を出航した。 本船の喫水は、船首約0.20m、船尾約1.00mであった。 本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。 (2) ウエズ潟周辺の水路状況等 ウエズ潟は、干出岩が広がる場所であり、ウエズ潟北方沖には、西側に干出岩が広がり、東側に暗岩*2が点在していた。また、ウエズ潟北方沖の西側に広がる干出岩の北側には、水上岩や簡易

*1 「干出岩」とは、低潮時に水面上に露出する岩をいう。

*2 「暗岩」とは、低潮時に水面上に露出しない岩をいう。

標識*³（杭）が設置された干出岩が存在していた。（図1参照）

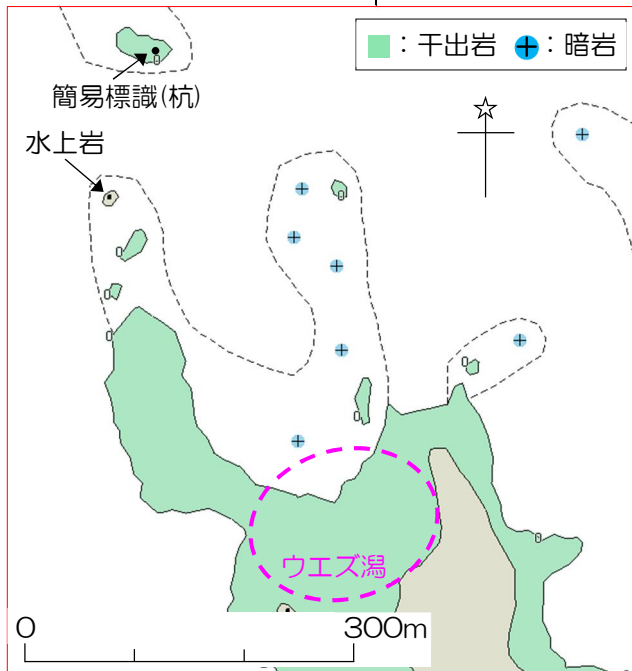


図1 ウエズ潟周辺の水路状況（右図は国土地理院の地理院地図空中写真を加工して使用）

船長は、ふだんウエズ潟で貝採りを行う場合、ウエズ潟北方沖の浅所の位置や可航域を熟知した者（以下「水路案内者」という。）を同乗させ、同沖を航行する際のルートや安全な潮位について助言を受けていたが、本事故当時、同乗者を2人乗せて最大とう乗人員（3人）に達していたので、水路案内者を同乗させていなかった。

船長は、出航前、水路案内者からウエズ潟北方沖の航行ルートについて、おおまかに助言を受けたのみであった。

しかし、船長は、ウエズ潟北方沖を何度も航行しており、およその浅所の場所は分かっていたので、周囲の地形を見て浅所を避けながら航行すれば良いと思い、海図やnew pec*⁴を参照して浅所の正確な場所を確認したり、浅所を避けて航行するための船首目標や重視線*⁵を用いた避険線*⁶を定めたりしていなかった。

(3) 本事故発生に至る状況

船長は、ウエズ潟北方沖において、周囲の地形を見て浅所を避けながら本船を南進させ、12時00分頃（下げ潮の中央期）ウ

*³ 「簡易標識」とは、航路標識法（昭和24年法律第99号）の適用を受けない施設で、鉛直投影面積（真横から見た時の面積）が2m²未満の簡易な立標等をいう。

*⁴ 「new pec」とは、一般財団法人日本水路協会が発行する航海用電子参考図のことをいう。

*⁵ 「重視線」とは、二つの物標を重ねて見た線をいう。

*⁶ 「避険線」とは、可航域と浅所域の境界となる線をいう。

エズ潟に到着して本船を波打ち際付近で錨泊させた後、同乗者2人と共にウエズ潟に上陸して貝採りを行った。

船長は、干潮時間帯（15時15分頃）を過ぎて潮位が高くなってきたので、帰航することとし、16時40分頃（上げ潮の初期）に同乗者2人を船体前部に乗せてウエズ潟を出発した。

このとき、船長は、大潮の時期で潮位が低くなっていること、また、ふだん水路案内者の助言を受けて航行するときと比べて潮位が低いことを認識していたが、低速力とし、海面の色の変化を見て浅所を避けながら航行すれば安全に航行できると思った。

船長は、船尾端に置いた椅子に腰を掛けて目線を高くした状態で周囲の地形や海面の色の変化を見ながら船外機を操作し、同乗者にも海面の色の変化を見てもらいながら、本船を低速力で西北西進させた。

船長は、本船を北進させようと右舵を取り、その後、東風によって圧流されて本船の進路が意図していたルートよりも西側にずれ、本船が西方の干出域に向かって航行する状況となったが、船首目標や避険線を定めていなかったため、このことに気付かなかった。

船長は、本船を北進させていたところ、同乗者から海面下の岩に近づいていると言われ、船外機を操作して転舵しようとしたが、その直後、17時00分頃に船外機のプロペラが干出岩に乗り揚げた。

（図2、図3 参照）

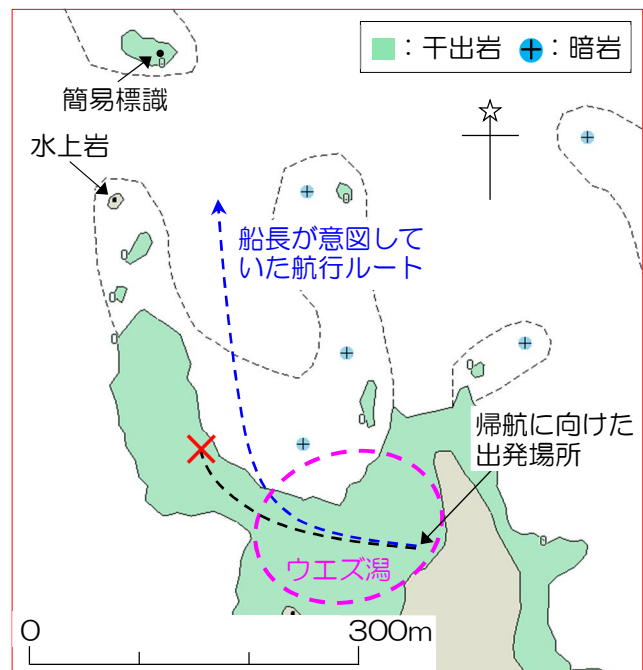
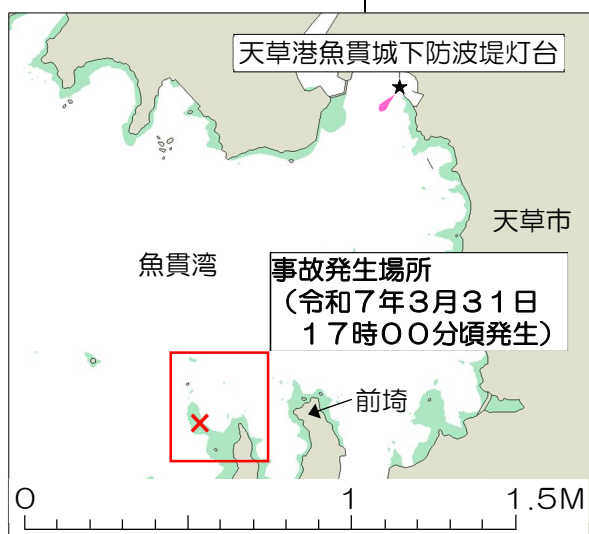


図2 事故発生経過概略図①



図3 事故発生経過概略図②（国土地理院の地理院地図空中写真を加工して使用）

(4) 本事故発生後の状況

船長は、乗揚時に船外機が停止し、船外機の始動を複数回試みたが、船外機を始動することができなかつたので、錨を水深が深くなっている方向に投げ入れ、錨索を手繰って本船を離礁させた。

船長は、本船を錨泊させた状態で、携帯電話で海上保安庁に通報し、乗揚によって船外機が始動できなくなったことを伝えた。

船長は、再び船外機の始動を試みたところ、船外機を始動することができたので、干出岩から離れた場所まで本船を移動させて再び投錨し、海上保安庁に電話連絡して船外機を始動することができたことを伝えた。

本船は、その後、係留場所に戻った。

(5) 船長のウエズ潟周辺の航行経験等

船長は、平成31年に小型船舶操縦免許を取得して以降、年に10回程度ウエズ潟で貝採りを行っており、ウエズ潟周辺の航行経験は豊富であった。

船長は、ふだんから出航前にテレビや携帯電話で天気予報や干潮時間帯を確認しており、本事故当時も出航前にそれらの情報を確認していた。

分析

船長は、ウエズ潟北方沖を航行する際のルートや安全な潮位について、同乗していた水路案内者から助言を受けながら航行経験を積んでいたことから、ウエズ潟北方沖を航行することに慣れが生じ、船首目

	<p>標や避険線を設定していなかったものと考えられる。</p> <p>本事故当日、船長は2人を同乗させることにしており、更に水路案内者を乗せると最大とう載人員を超えることから、法令遵守及び復原性確保の観点から水路案内者を乗せないままウエズ潟北方沖を航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんウエズ潟北方沖を航行する際、水路案内者の助言を受けて航行しており、自身は浅所の正確な場所については認識していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、水路案内者の助言を受けて航行するとき比べて潮位が低いことを認識していたものの、低速力とし、海面の色の変化を見て浅所を避けながら航行すれば安全に航行できるものと過信していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、水路案内者もGPSプロッターもない状況で、海面下に干出岩等が存在する海域を航行する際、船長が、船首目標等をあらかじめ定めていなかったため、本船が浅所に向かって航行していることに気付かず、本船が干出岩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"> ・GPSプロッターの装備がない小型船舶の船長は、干出岩や暗岩が存在する海域を航行する場合、慣れた海域であっても、あらかじめ海図やnew pecを参照し、正確な浅所の位置を確認するとともに、浅所を避けて航行するための船首目標や重視線を用いた避険線を定めておくこと。 ・小型船舶の船長は、干出岩や暗岩が存在する海域では、潮位が十分に高くなったときに航行すること。なお、その際、海図等に記載された水深、自船の喫水のほか、波による船体の上下動を考慮すること。