

船舶事故調査報告書

令和7年10月22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4月27日 04時22分頃
発生場所	長崎県西海市弁天埼東岸（針尾瀬戸） 針尾瀬戸弁天島灯台から真方位258° 160m付近 （概位 北緯33° 03.6′ 東経129° 45.0′）
事故の概要	プレジャーボート祐盛丸は、左転中、弁天埼東岸に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年4月30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 祐盛丸、3.0トン（長さ10.55m） NS3-401796（漁船登録番号）、個人所有 第292-34426号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に破口、船首部から船体中央部付近にかけての船底外板に擦過傷
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 上げ潮の中央期、潮流 転流時 日出時刻：05時38分頃 月齢：28.7
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、西海市江ノ島南西方沖の釣り場に向け、針尾瀬戸南口付近を約20ノットの対地速力で航行していた。 船長は、レーダーを作動させ、手動操舵により操船に当たっていた。 船長は、本船にGPSプロッターを搭載していたものの、本事故当時、次の理由により作動させていなかった。 (1) 針尾瀬戸の航行経験が約40年あり、同瀬戸付近の地形等を熟知していた。 (2) 夜間にGPSプロッターを作動させると眩しいと感じていた。 船長は、目視で針尾瀬戸弁天島灯台（単閃白光、毎3秒に1閃光、灯高16m、以下「弁天島灯台」という。）が見えるようになったので、針路を弁天島灯台に向け、本船を北進させ始めた。 船長は、ふだんと同様に左舷側の弁天埼と西海市弁天島との間を左転しながら通過することとし、弁天島灯台を船首方に見ながら、目視とレーダーにより自船の進路及び位置を確認しながら操船を続けた。 船長は、本船が弁天島に近づいた際、弁天埼北岸付近で以前見掛け

た無灯火でしかもレーダーに映りにくい小型船舶がないか気に掛かったので、レーダーを確認せず、左舷船首方を見ながら本船を左転させ始めた。

船長は、引き続き目視のみで回頭方向を確認していたところ、ふだんであれば見えてくるはずの船首方対岸の長崎県西彼杵半島北部にある船溜まり等の明かりが見えてこなかった^{にしそのぎ}ので、不安を感じた。

船長は、突然、衝撃を感じたので、直ちに機関を停止した後、周囲を確認したところ、島影を認めて本船が弁天埼東岸に乗り揚げたことを知った。

(図1 参照)

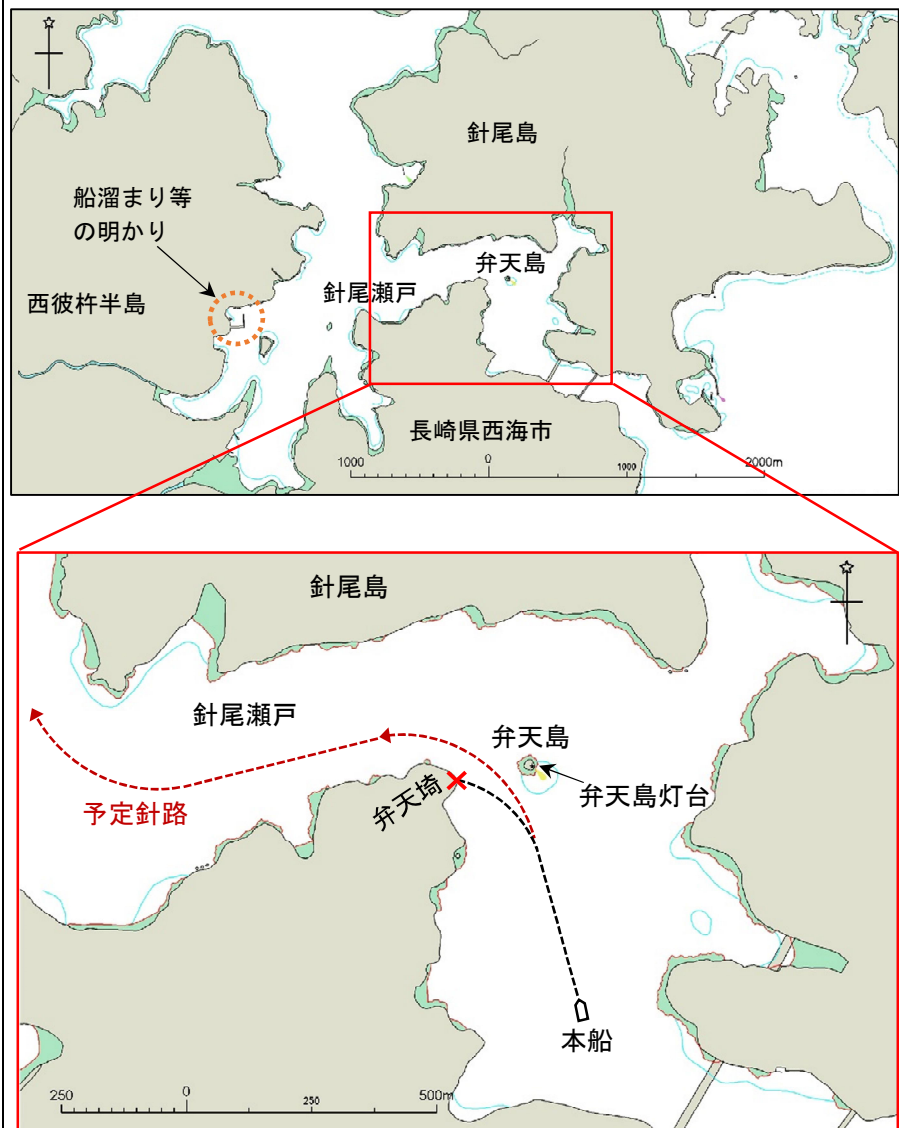


図1 事故発生経過概略図

船長は、本事故の発生を連絡した知人によって救助された。

付近を通り掛かった船舶は、弁天埼東岸に乗り揚げた本船を目撃し、118番通報した。

本船は、後日、船長が手配したクレーン車によって吊り上げられて

	海上に下ろされた後、船長が手配した漁船によって西海市白浜漁港^{しらばま}までえい航された。 本船の喫水は、船首約0.2m、船尾約1.2mであった。 船長は、乗り揚げた当時は気が動転していたので、本事故の発生を海上保安庁に通報していなかった。
分析	本船は、弁天島南方沖で左転する際、船長が、レーダーで継続的に自船の進路及び位置を確認しなかったことから、ふだんよりも早目に左舵を取って西寄りの針路となっていることに気付かず、弁天埼東岸に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、レーダーを作動させ、弁天島灯台を船首方に見るように本船を北進させていたものの、弁天島南方沖で左転する際、弁天埼北岸付近で以前見掛けた無灯火でしかもレーダーに映りにくい小型船舶がいなか気^きに掛かったことから、回頭方向に意識を向けたまま、レーダーで継続的に自船の進路及び位置を確認しなかったものと考えられる。 船長は、針尾瀬戸付近の地形等を熟知していた上、夜間にGPSプロッターを作動させると眩しいと感じていたことから、本事故当時、GPSプロッターを作動させていなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、弁天島南方沖で左転する際、船長が、弁天埼北岸付近で以前見掛けた無灯火でしかもレーダーに映りにくい小型船舶がいなか気^きに掛かり、回頭方向に意識を向けたまま、レーダーで継続的に自船の進路及び位置を確認しなかったため、ふだんよりも早目に左舵を取って西寄りの針路となっていることに気付かず、弁天埼東岸に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、夜間は目視だけでは周囲の状況（陸岸や灯台等）を把握しにくいので、レーダー及びGPSプロッターの航海計器を適切なレンジで使用して自船の進路及び位置を確認しながら操船すること。 ・ 船長は、夜間にGPSプロッターを作動させると眩しいと感じる場合、画面の輝度を適切に調整して有効に活用すること。 ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、必要な安全措置を講じるとともに、速やかに海上保安庁に通報すること。