船舶事故調査報告書

令和８年９月１６日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	令和７年１２月２６日　０９時３０分頃
発生場所	長崎県平戸市京崎東側の沿岸部 平戸川内港沖防波堤灯台から真方位１４４°１.１海里（M）付近 （概位　北緯３３°１８.７′　東経１２９°３２.０′）
事故の概要	漁船第３きょうこ丸は、航行中、突風によって転覆した。
事故調査の経過	令和８年１月９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	漁船　第３きょうこ丸、０.１トン ＮＳ３－５０８３８１（漁船登録番号）、個人所有
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	船外機に濡損
気象・海象	(1)　気象及び海象 ①　天気　曇り、視界　良好、水温　約１８℃ ②　事故発生場所の北北東方約３.０Mに位置する平戸特別地域気象観測所における気象観測値は、次のとおりであった。

項目／時刻	風向・風速			
	平均		最大瞬間	
	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	風向
08:00	5.1	北北西	11.3	北北西
08:10	5.1	北北西	12.5	北
08:20	5.5	北北西	13.1	北北西
08:30	5.8	北西	16.0	北北西
08:40	4.8	北北西	11.1	北北西
08:50	4.4	北北西	12.6	北西
09:00	5.5	北北西	14.7	北北西
09:10	5.2	北北西	11.0	北北西
09:20	5.8	北北西	11.9	北北西
09:30	5.6	北北西	15.3	北西
09:40	5.2	北北西	10.8	北西
09:50	5.3	北北西	10.9	北西
10:00	4.1	北北西	10.2	北北西

③　一般財団法人日本気象協会の日本近海波浪推算データベー

ス[*1]における、事故発生場所の南方約０．７Ｍの地点（北緯３３°１８′東経１２９°３２′）の風及び波浪推算値は、次のとおりであった。

項目／時刻	平均風速（m/s）	風向	有義波高[*2]（m）
０８時	7.1	北北西	0.06
０９時	6.9	北北西	0.06
１０時	6.2	北北西	0.05

(2)　注意報

平戸市には、１２月２４日１６時１１分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。

事故の経過

(1)　出航までの経過

船長は、平戸市宝亀（ほうき）漁港から周辺海域を見て、宝亀浦北部や京崎東側の沿岸部では、北西寄りの風が平戸島で遮られて弱まっており、また、波がささ波程度であると認識した。

船長は、前記の風と波の状況であれば、陸岸近くでの操業は可能であり、本船を出航させ、ほこ突き漁（箱眼鏡で海中を覗（のぞ）きながら、「ほこ」と呼ばれる長い柄の先端に鋭利な金具を取り付けた漁具を用いて、海底に生息する生物を捕る漁）を行うこととした。この時、突風発生の可能性は考慮していなかった。

船長は、天気予報を見て、風と波の状況を確認していたものの、平戸市に波浪注意報が発表されていることを知らなかった。

（図１　参照）

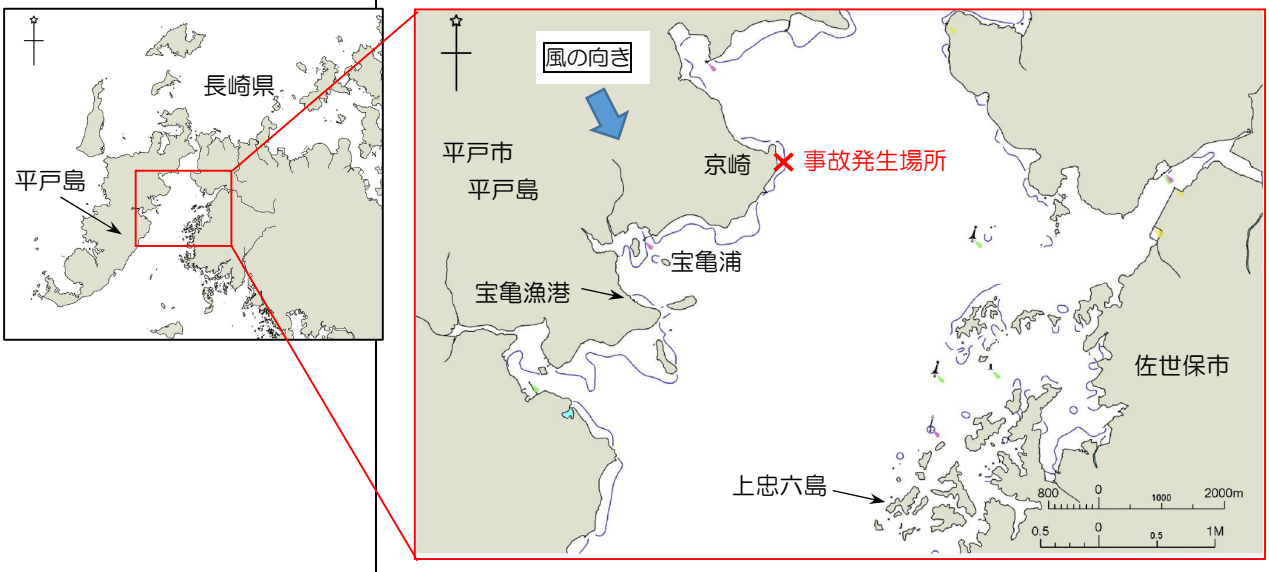

図１　事故発生場所概略図

[*1]　「日本近海波浪推算データベース」とは、一般財団法人日本気象協会が、気象庁から１日２回配信される日本沿岸波浪ＧＰＶ（Grid Point Value：格子間隔６分（約１０km））を地形による遮蔽効果と局所的な風波を考慮に入れて２分格子間隔（約３．７km）の値に再計算したものをいい、毎日０３時から６時間毎の推算値が整理されている。

[*2]　「有義波高」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の１／３の個数の波を選び、これらの波高を平均したものをいう。

(2)　本事故発生に至る経過

本船は、固型式救命胴衣を着用した船長が１人で乗り組み、ほこ突き漁のため、０８時頃に宝亀漁港を出航した。

本船は、長さ２．８８ｍ、幅１．１０ｍ、深さ０．４０ｍの木製の船外機船であり、本事故当時、本船の乾舷（水面から舷縁（ふなべり）まで）の高さが約０．３ｍであった。

（写真１　参照）

写真１　本船（本事故後）

船長は、宝亀浦北部沿岸の漁場に到着してあわび等の探索を行った後、京崎東側沿岸の漁場（陸岸から約５０ｍ付近）に移動したところ、出航時よりも北西寄りの風が強く吹いていると感じた。

この時、船長は、付近海域の波がさざ波程度であったので、船内に波が打ち込むような状況ではなく、これまでの操業経験から、全く危険を感じることなく安全に操業を行うことができると思った。また、これよりも風が強く吹くようであれば、帰航すれば良いと思った。

船長は、船尾部に設置した船外機を極低速力の状態とした後、船体中央に座り、船外機のシフトレバーを操作して適宜の方向に船首を向けて本船を操船しながら、左舷側の船縁から上半身を乗り出した体勢で、箱眼鏡で海中を覗き込んであわび等の探索を始めた。そのため、本船は、左舷側に重心が偏り少し傾いた状態であった。

船長は、時々、顔を上げて周囲の状況を確認し、船首が南西方を向いた状態で本船を南西進させながら、再び前記の体勢で探索を続けていたところ、０９時３０分頃、本船は、右舷方から北西寄りの突風を受けて、一気に左舷側に傾斜し、転覆した。

（図２　参照）

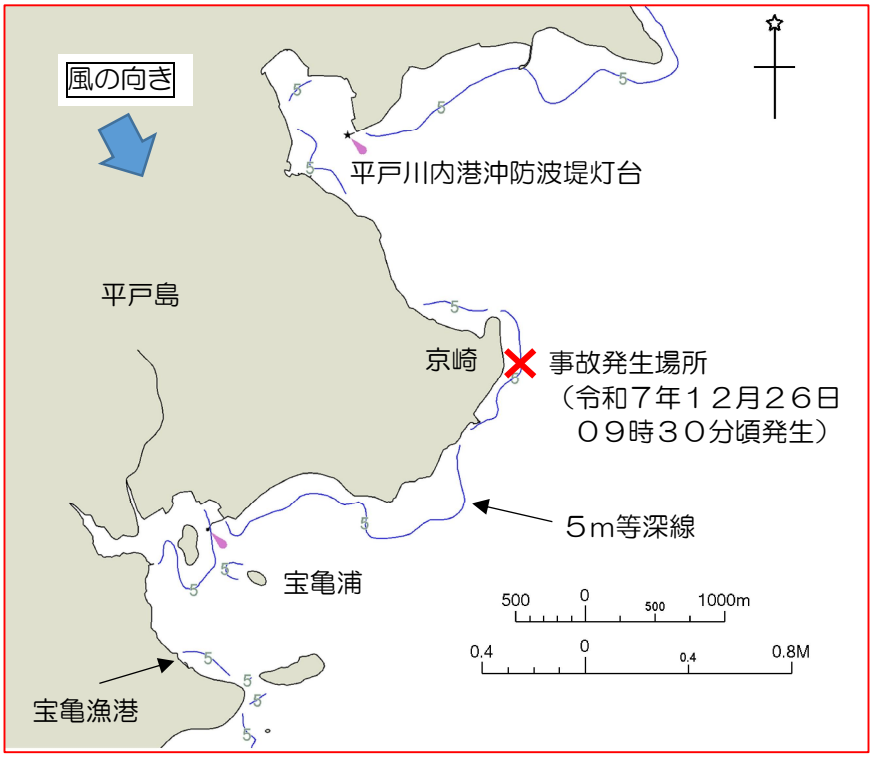

図２　事故発生場所概略図（拡大）

(3)　本事故発生後の経過

船長は、海に投げ出された後、転覆した本船の船底に這い上がった。この時、防水パックに入れずに携行していた携帯電話は、濡れて使用することができなかった。

その後、船長は、付近を航行中の船舶に発見されて救助され、同船舶によって平戸市田平港まで搬送された。

本船は、漂流を続けて長崎県佐世保市上志六島に漂着した。

(4)　船長に関する情報

船長は、漁業協同組合の準組合員であったので、１２月２１日から２月２１日の間にあわびやなまこ等を採捕することができた。

分析

(1)　本事故発生時、事故発生場所付近では、気象観測値のとおり、最大瞬間風速１０m/s 以上の北西寄りの風が連吹し、一時的に突風が吹く状況であったものと考えられる。

一方、波は、平戸市に波浪注意報が発表され、一時的に突風が吹く状況であったものの、船長の観測及び日本近海波浪推算データベース推算値のとおり、船体が動揺したり、船内に波が打ち込んだりするような状況ではなかったものと考えられる。

(2)　船長は、(1)の波の状況であれば、これまでの操業経験から、陸岸近くで操業を行うので、安全に操業を行うことができると判断して出航し、また、出航後も操業を続けたものと考えられる。この時、突風発生の可能性は考慮していなかったものと考えられ

	る。 (3)　本船は、船長が左舷側の船縁から上半身を乗り出した体勢で、箱眼鏡で海中を覗き込んでいたことから、左舷側に重心が偏り少し傾いた状態であったものと考えられる。 (4)　(1)～(3)から、本船は、左舷側に傾斜した状態で航行中、右舷方から突風を受け、左舷側に傾斜し、転覆したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、最大瞬間風速１０m/s 以上の風が連吹する中で出航したため、船長が左舷側に上半身を乗り出して操業しながら本船が左舷側に傾斜した状態で航行中、右舷方から突風を受け、左舷側に傾斜し、転覆し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。 ・乾舷の小さい小型船舶の船長は、気象情報（気象急変の可能性を含む。）を慎重に考慮し、出航の判断を行うこと。その結果、安全に不安を感じる場合は、躊躇（ちゅうちょ）することなく出航を見合わせること。 ・乾舷の小さい小型船舶の船長は、事故時の救助要請に備え、携帯電話を防水パックに入れて携行すること。