

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14日 14時15分頃   |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 発生場所                             | 長崎県佐世保市宇久島西部の火焚埼<br>対馬瀬鼻灯台から真方位237° 3.3海里（M）付近<br>（概位 北緯33° 16.3′ 東経129° 04.2′）   |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 事故の概要                            | プレジャーボート（船名なし）は、風と潮流によって圧流されて岩場に乗り揚げた。  |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 事故調査の経過                          | 令和7年4月10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<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | プレジャーボート（船名なし）、総トン数不詳<br>船舶番号なし、個人所有  |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 乗組員等に関する情報                       | 船長、一級小型・特殊・特定（平成25年10月5日をもって失効）   |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 負傷者                              | 軽傷 1人（船長）   |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 損傷                               | 船底外板に破口及び擦過傷等（後に転覆して全損）   |      |           |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 気象・海象                            | <p>(1) 気象<br/>天気 曇り、視界 良好<br/>事故発生場所の東北東方約3.3Mに位置する対馬瀬鼻灯台における気象観測値は、表1のとおりであった。</p> <p>表1 対馬瀬鼻灯台における気象観測値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>項目</th> <th>平均風向</th> <th>平均風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11:25</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>11:55</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>12:25</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>12:55</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>13:25</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>13:55</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>14:25</td> <td></td> <td>東北東</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 海象<br/>波高 2m以上（船長及び救助に駆けつけた救急隊員の目測）、<br/>潮汐 低潮時（大潮）、潮流 強い西流（船長の体感）</p> <p>(3) 注意報<br/>佐世保市（宇久地域）には、3月13日04時21分に強風注意報が発表され、3月14日10時29分に波浪注意報が発表さ</p> | 時刻   | 項目        | 平均風向 | 平均風速(m/s) | 11:25 |  | 東北東 | 17 | 11:55 |  | 東北東 | 15 | 12:25 |  | 東北東 | 17 | 12:55 |  | 東北東 | 17 | 13:25 |  | 東北東 | 16 | 13:55 |  | 東北東 | 14 | 14:25 |  | 東北東 | 15 |
| 時刻                               | 項目  | 平均風向 | 平均風速(m/s) |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 11:25                            |   | 東北東  | 17        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 11:55                            |   | 東北東  | 15        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 12:25                            |   | 東北東  | 17        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 12:55                            |   | 東北東  | 17        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 13:25                            |   | 東北東  | 16        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 13:55                            |   | 東北東  | 14        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |
| 14:25                            |   | 東北東  | 15        |      |           |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |       |  |     |    |

|              |  |
|--------------|--|
| <p>事故の経過</p> | <p>れ、本事故時いずれも継続中であった。</p> <p>(1) 出航までの経過</p> <p>船長は、11時30分頃に自動車で火焚埼に向かい同埼から周辺海域を見たところ、火焚埼北岸と同埼北岸の北側にある平瀬と<sup>ひら</sup>の間の海域は、北東寄りの風や波が平瀬に遮られて弱まっていたので、平瀬に本船を係留して岩海苔<sup>のり</sup>を採取することができると思った。このとき、潮の流れは考慮していなかった。</p> <p>船長は、帰宅後、テレビで天気予報を確認し、佐世保市（宇久地域）に強風及び波浪注意報が発表され、波高が約2m以上であることを知ったが、前記のとおり実際の海象等の状況を確認していたので、引き続き、平瀬で岩海苔を採取することができると思っていた。</p> <p>船長は、昼食後に、佐世保市<sup>ふるさと</sup>古里漁港を出航することとした。<br/>(図1 参照)</p> <div data-bbox="159 840 1436 1724"> </div> <p>(2) 本事故発生に至る経過</p> <p>本船（和船型の船外機船、長さ5.7m、幅1.6m、深さ0.4m）は、救命胴衣を着用した船長が1人で乗り組み、岩海苔採取のため、13時10分頃に平瀬に向けて古里漁港を出航した。</p> <p>船長は、13時20分頃に平瀬の南側に到着した。(図2参照)</p> |
|--------------|--|



図2 平瀬での本船の係留予定場所

船長は、本船の船首を平瀬の方に向けて徐々に平瀬に接近させた後、右舷船尾から海中に錨を投入するとともに、引寄せ用ロープ（以下「本件ロープ」という。）の先端に取り付けた四爪フックを左舷船首から平瀬に投げ、岩場に同フックを引っ掛けた。

船長は、船外機を停止した後、平瀬に上陸するため、右舷船尾錨の錨索を弛ませた状態で本件ロープを引き寄せ始めた。

船長は、本船が平瀬に近づいた後、岩海苔を採取するのに邪魔になるので救命胴衣を脱ぎ、本船の船首から平瀬に上陸しようとして岩場に足を着いたところ、本件ロープが切れた。それを見た船長は、すぐに本船上に戻った。

本船は、風や潮流の影響で西方に圧流されたものの、右舷船尾錨が効いていてすぐに平瀬から離れることはなかったため、船長は全く危険を感じなかった。

しかし、強い西流によって本船はしだいに西方に圧流されて風と波の影響を大きく受ける状況となった。そこで、船長は、船外機を始動し、船外機のプロペラが右舷船尾錨の錨索と絡まないよう操作したり、同錨索を引き寄せたりして平瀬への接近を試みた。

本船は、強い西流を受けて平瀬に近づくことができず、また、数分間隔で、平瀬を越える高い波を受けたり、平瀬の島陰から離れるにつれて高い波を受けたりするようになった。

船長は、その後も危険を感じずに平瀬への接近を試みていたところ、高い波を受けて船外機の取付部が破損し、同機が脱落して水没した。

本船は、操縦不能となり、風と潮流によって更に西方に圧流され始め、船長が右舷船尾錨の錨索を引き寄せようと試みるも、走錨し、14時15分頃に錨を引きずったまま火焚埼西岸の岩場に

|           |   |
|-----------|---|
|           | <p>乗り揚げた。</p> <p>(3) 本事故発生後の経過</p> <p>船長は、本船の船尾部が沈み始めたので、船首のたつに掴まっていたところ、付近の釣り人から110番通報を受けて駆けつけた警察官が投げ入れた浮環を掴んだ。その後、駆けつけた消防隊員も加わり、救助された。</p> <p>船長は、救急車で病院に搬送され、低体温症及び右手人差指挫傷と診断された。</p> <p>本船は、右舷船尾錨の錨索が自然に切れて転覆した後、漂流を続けて佐世保市寺島に漂着した。</p> <p>(4) 船長に関する情報</p> <p>船長は、漁業協同組合の組合員ではなかったものの、宇久島の住民であったので、3月及び4月の大潮時期限定で、岩海苔を採取することができた。</p> <p>(5) 船舶登録及び船舶検査</p> <p>本船は、小型船舶の登録等に関する法律（平成13年法律第102号）に基づき小型船舶登録原簿に登録が必要であったが、登録がなされていなかった。また、船舶安全法（昭和8年法律第11号）に基づき検査が必要であったが、検査がなされていなかった。</p>   |
| <p>分析</p> | <p>本事故当時、15m/s程度の東北東の風が連吹し、船長が強い西流を体感していたことから、本船には西方に圧流させる風潮流が強く作用していたものと考えられる。</p> <p>本船は、強風及び波浪注意報が発表され、高い波及び強い風潮流がある状況下、本件ロープが破断した後、船外機が脱落したことから、平瀬に接近することができなくなり、走錨して火焚埼西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船外機が脱落した状況については、具体的な情報を得られなかったことから、明らかにすることができなかった。</p> <p>本船は、深さ約0.4mの和船型プレジャーボートであり、耐航性（波浪や風による揺れや衝撃に耐え、安全に航行できる能力）は必ずしも高くはないと考えられる。</p> <p>船長は、本件ロープが破断した際、右舷船尾錨が効いており、直ちに危険であると感じなかったことから、高い波が船体等に打ち付ける中、船外機を操縦して平瀬への接近を試みたものと考えられる。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許証が失効しており、本船を操縦してはならなかった。</p> <p>本船は、小型船舶登録原簿への登録がなされておらず、また、小型船舶として船舶検査がなされておらず、船長は本船を小型船舶として使用してはならなかった。</p> |

|                     |   |
|---------------------|---|
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、強風及び波浪注意報が発表され、高い波及び強い風潮流がある状況下、本船が、平瀬への接近を試みたため、高い波を受けて船外機が脱落し、操縦不能となり、船体が圧流されて火焚埼西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>   |
| <p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型船舶の船長は、島と島の間狭い水路では風や潮流が速くなりやすいこと、耐航性が必ずしも高くない船舶が強風・高波下で主機に不具合が発生した場合には浸水、転覆のおそれがあること等を慎重に考慮し、出航や錨泊の判断を行うこと。その結果、安全に不安を感じる場合は、躊躇することなく出航等を見合わせる。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、受有する小型船舶操縦免許証の有効期間を確認し、適正に更新手続を行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の所有者は、所有船舶の用途に応じ、法令に従い、適正に船舶登録及び船舶検査を行うこと。</li> </ul> |