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
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	衝突
発生日時	令和７年１２月２９日　０９時３８分頃
発生場所	長崎県長崎市牧島南南西方沖 茂木港東防波堤灯台から真方位０５４°３．２海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３２°４４．２′　東経１２９°５８．０′）
事故の概要	漁船第三静山丸は、航行中、また、ミニボート（船名なし）は、漂泊中、両船が衝突した。 第三静山丸は、右舷側外板に擦過傷を生じ、また、ミニボートは、船尾部の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和８年１月９日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 なお、後日、１人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	Ａ　漁船　第三静山丸、５．８トン ＮＳ２－１０６４１（漁船登録番号）、個人所有 １１．９８ｍ（Lr）×２．７３ｍ×０．９１ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、３５５．００kW、平成２年１２月６日 第２９２－３４０５０号（船舶検査済票の番号） Ｂ　ミニボート　（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 ２．２３ｍ×１．０８ｍ×０．３９ｍ、ポリエチレン ガソリン機関（船外機）、１．４７kW、不詳 （写真１、２　参照）

写真１　Ａ船（本事故後）

写真２　Ｂ船
（本事故後、柱に立て掛けた状態）

乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　８０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６１年８月２８日 免許証交付日　令和５年１０月２日 （令和１０年１２月７日まで有効） Ｂ　操縦者Ｂ　５１歳 操縦免許　なし
死傷者等	なし
損傷	Ａ　右舷側（船首部から船尾部）外板に擦過傷 Ｂ　船尾部及びフロートに破損、船外機の脱落
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北、風力　１、視界　良好 海象：海上　平穏
事故の経過	(1)　本事故発生までの経過 Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、引き縄漁のため、令和７年１２月２９日０９時半頃、長崎県島原半島と熊本県天草下島とに挟まれた早崎瀬戸の漁場に向け、長崎市たちばな漁港網場地区を出航した。（図１参照）

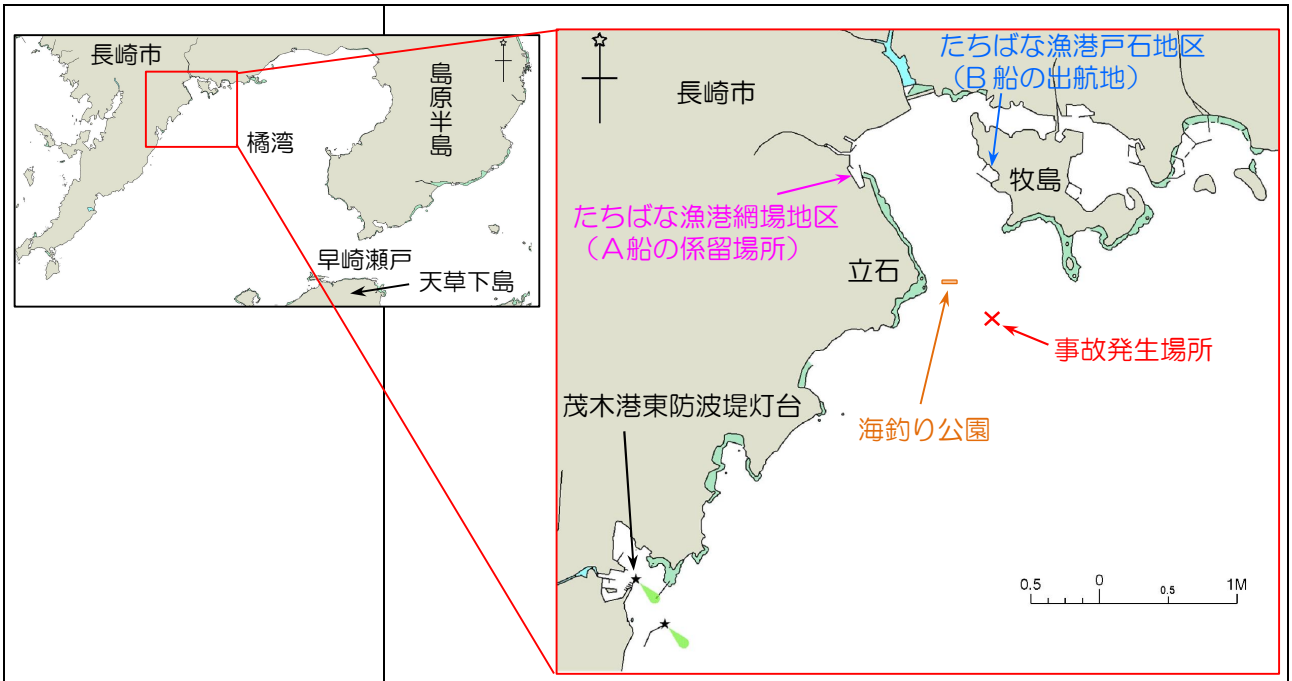

図１　事故発生場所等概略図

船長Ａは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、１Ｍレンジとしたレーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、舵輪による手動操舵で操船に当たった。（写真３参照）

写真３　Ａ船の操舵室の状況

船長Ａは、Ａ船がたちばな漁港網場地区の港口を過ぎた頃、ＧＰＳプロッター画面を拡大表示にして早崎瀬戸の方向に船首を向け、約１２～１３ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でＡ船を南東進させ始めた。

その後、船長Ａは、ふだんから長崎市立石東方沖の海釣り公園付近で漂泊中の小型船舶を見掛けることがあったので、船首方を

一目見た。

船長Ａは、右舷船首方の陸岸寄りに漂泊中の数隻の小型船舶を視認したものの、航行の支障とはならず、また、船首方に他船を認めなかった。さらに、早崎瀬戸の漁場に向かうとき、これまで牧島南南西方沖で漂泊しているミニボートを見掛けたことがなかった。そのため、船首方に航行の支障となる他船はいないと思い、増速して約２２knの速力でＡ船を南東進させ続けた。

Ａ船は、約２２knの速力で航行した場合、船首が浮上し、船首方に見張りの支障となる死角が生じる状態であった。（写真４参照）

写真４　Ａ船の操縦席からの見通し（係留時）

船長Ａは、船首方に見張りの支障となる死角が生じることを認識しており、ふだんからレーダーで同死角を補っていた。

船長Ａは、ふだんどおりレーダーで船首方の死角を補う見張りを行い、レーダー画面上の船首方に他船の映像が映っていなかったので、引き続き船首方に航行の支障となる他船はいないと思っていた。

船長Ａは、その後もレーダーのみに頼った見張りを行い、時々、船首を左右に振るなどの操船を行わないまま、レーダー画面を見ながら進路及び約２２knの速力を保持していたところ、０９時３８分頃にＡ船の右舷船首部と前路で漂泊していたＢ船の船尾部とが衝突した。

（図２　参照）

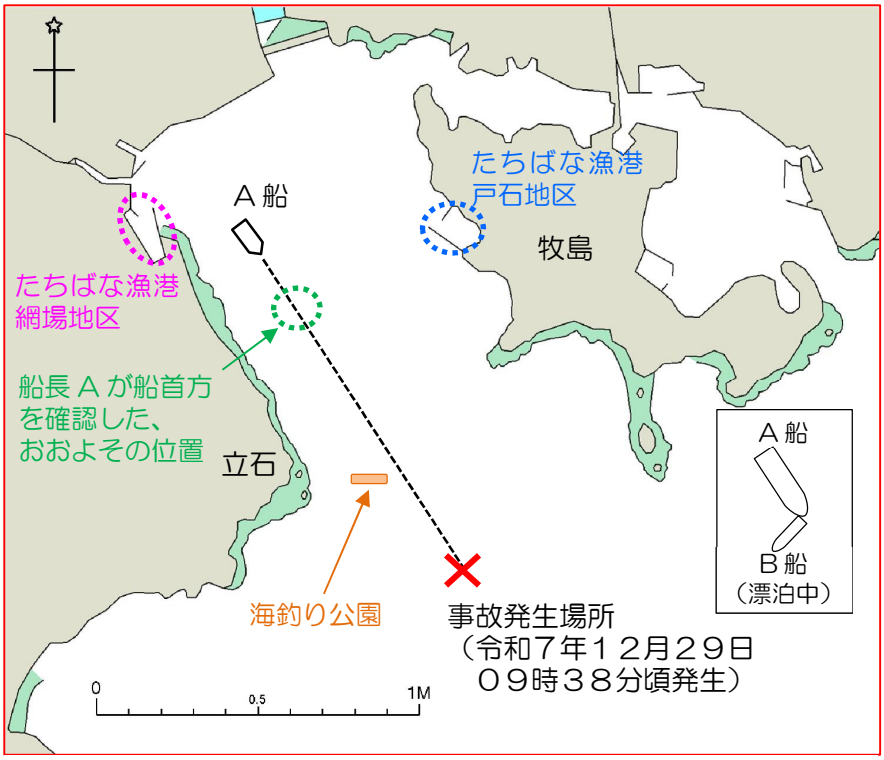

図２　事故発生経過概略図

Ｂ船は、操縦者Ｂが１人で乗り、釣りのため、０７時頃たちばな漁港戸石地区を出発した。

Ｂ船は、牧島南岸寄りの釣り場で操縦者Ｂが釣りを行った後、牧島南南西方沖の釣り場に移動した。

操縦者Ｂは、０９時２３分頃（衝突の約１５分前）、釣り場に到着した後、船外機を停止してＢ船を漂泊させ、釣りを行った。

Ｂ船は、両舷にフロートを装備し、自船の存在を示す目印として船尾部に高さ約２ｍのアルミニウム製のポールを立て、同ポールの頂部に正方形の赤色の旗を掲げていた。また、操縦者Ｂは、救命胴衣を着用し、音響信号器具として笛を携行していた。

操縦者Ｂは、ふだんと同様に４、５分間隔で周囲の状況を確認しながら釣りを行い、風によってＢ船が南方に流されていたので、元の漂泊開始場所までＢ船を移動させることを数回行った。

その後、操縦者Ｂは、０９時３３分頃（衝突の約５分前）、再び元の漂泊開始場所までＢ船を移動させた後、船外機を停止し、Ｂ船の船首が南西方を向いた状態で漂泊させ、釣りを再び始めた。

操縦者Ｂは、Ｂ船を漂泊させる前に周囲の状況を確認した際、漂泊の支障となる他船を認めなかったので、しばらくＢ船の方に向かってくる他船はいないと思った。この時、遠方の周囲の状況までは確認していなかった。

操縦者Ｂは、船尾部に置いた椅子に左舷方を向いた体勢で腰を掛け、同方の船外に竿を出していた。また、Ｂ船の船体が黄色

	で、自身も目立つ服装でＢ船に乗っており、ふだんから航行中の船舶の船長が漂泊中のＢ船の存在に気付き、Ｂ船を早めに避けていたので、同様の避航動作を期待しつつ、見張りを継続的に行わないまま、釣りを続けた。 操縦者Ｂは、引き続き前記の体勢で釣り中、周囲の状況を確認するために後方を振り向いたところ、右舷方４０～５０ｍ付近にＢ船に向かってくるＡ船を視認し、衝突の危険を感じた。 操縦者Ｂは、これまで航行中の他船が漂泊中のＢ船の近くまで迫り、危険を感じる経験をしたことがなかったので、携行した笛を使って注意喚起を行ったことがなかった。 操縦者Ｂは、Ａ船の速力が速く、Ｂ船を避航する様子がなく更に接近するので、衝突は避けられないと思い、船長ＡにＢ船の存在を気付かせようとＡ船に向かって叫びながら船首部に避難したところ、Ｂ船の船尾部とＡ船の右舷船首部とが衝突した。 (2)　本事故発生後の経過 船長Ａは、衝突の衝撃があった後、直ちに主機操縦レバーを中立位置に操作してＡ船を停船させ、操舵室後方のドアを開けて周囲を見渡したところ、Ａ船の船尾方にＢ船を認めた。 船長Ａは、Ａ船を旋回させてＢ船の所に向かった後、Ｂ船の船尾部が破損し船外機が脱落していることを確認するとともに、操縦者Ｂが負傷していないことを確認した。 船長Ａは、本事故発生を所属の漁業協同組合に連絡した後、Ｂ船が航行不能であったので、操縦者ＢをＡ船に移乗させ、Ｂ船をえい航し、たちばな漁港戸石地区に向かった。その途中で、操縦者Ｂが本事故発生を海上保安庁に通報した。
その他の事項	(1)　乗船経験及び健康状態について ①　船長Ａ ａ　前職を定年退職後に漁業を行うようになり、たちばな漁港網場地区を基地として約１５年引き縄漁を行っていた。 ｂ　月に１５日程度出漁しており、本事故発生場所付近を操船した経験は豊富であった。 ｃ　本事故当時、疲労の蓄積や睡眠不足を感じておらず、健康状態は良好であった。 ②　操縦者Ｂ ａ　本事故発生の約２年前にＢ船を中古で購入し、月に３回程度、Ｂ船で釣りに出掛けていた。 ｂ　ふだんから牧島周辺で釣りを行っていた。 ｃ　本事故当時、疲労の蓄積や睡眠不足を感じておらず、健康状態は良好であった。 (2)　ミニボートの他船からの視認性について

	ミニボートの安全対策リーフレット[*1]によれば、「ミニボートは、他船から見えにくく、レーダーにも映りにくい。」旨記載されている。 (3)　レーダーの探知性能について 文献[*2]によれば、「レーダーは、電波を送信し、それが物標に反射して戻ってきた電波を受信し映像として表示する。物体の材質によって電波の反射の度合いが異なり、プラスチックは電波の反射強度が弱い。」旨記載されている。
分析	
乗組員等の関与	Ａ　あり、Ｂ　あり
船体・機関等の関与	Ａ　あり、Ｂ　なし
気象・海象等の関与	Ａ　なし、Ｂ　なし
判明した事項の解析	(1)　Ａ船について ①　Ａ船は、船首が浮上し、船首方に見張りの支障となる死角が生じていたものと考えられる。 船長Ａは、操船中、船首方に見張りの支障となる死角が生じることを認識していた。死角を補う見張りを行うためには、レーダーを併用し、時々、船首を左右に振るなどする必要があったが、本事故当時、ふだんどおりレーダーのみに頼った見張りを行っていたことから、Ｂ船のようにレーダーに映りにくい船舶に対して死角を解消することができない状況が続いていたものと考えられる。 ②　船長Ａは、次のことから、船首方に航行の支障となる他船はいないと判断したものと考えられる。 ａ　速力を増速する前に船首方を一目見た際、船首方に航行の支障となる他船を認めなかった。 ｂ　これまで牧島南南西方沖付近で漂泊しているミニボートを見掛けたことがなかった。 ｃ　本事故発生前、レーダー画面上の船首方に他船の映像が映っていなかった。 ③　Ｂ船の船質がポリエチレン製（プラスチック素材の一種）であり、プラスチックはレーダーの電波の反射強度が弱い材質であることから、船長Ａは、レーダー画面上でＢ船の映像を探知することが困難な状況であったものと考えられる。 しかしながら、船長Ａは、時々、船首を左右に振るなど船首方の死角を補う見張りを行っていれば、前路で漂泊するＢ船の存在に気付くことができたものと考えられる。 ④　①～③から、船首が浮上し、船首方に見張りの支障となる死

[*1] 「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」（国土交通省海事局、平成２３年度発行）

[*2] 「詳説　航海計器」（若林伸和著、株式会社成山堂書店、平成３０年６月２８日初版発行）

	角が生じている中、船長Ａがレーダーと目視を併用した見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のＢ船に気付かず、Ｂ船を避航することができないまま、Ａ船はＢ船と衝突したものと考えられる。 ⑵　Ｂ船について ①　操縦者Ｂは、漂泊中、Ｂ船の船体が黄色で、自身も目立つ服装でＢ船に乗っており、ふだんから航行中の船舶の船長が漂泊中のＢ船の存在に気付き、Ｂ船を早めに避けていたことから、本事故当時も航行中の船舶に対して同様の避航動作を期待していたものと考えられる。 ②　操縦者Ｂは、Ｂ船の船首が南西方を向いた状態下、左舷方を向いた体勢で椅子に腰を掛けた場合、正面（左舷方）の状況は容易に確認することができたものの、背後（右舷方）の状況は振り向いて確認する必要があった。 操縦者Ｂは、ふだんと同様に４、５分間隔で周囲の見張りを行っており、衝突の約５分前（Ｂ船を漂泊させる前）に周囲の状況を確認した際、遠方までは確認しなかったものの、漂泊の支障となる他船を認めなかったことから、しばらくＢ船の方に向かってくる他船はいないと判断し、見張りを継続的に行わなかったものと考えられる。 ③　操縦者Ｂは、右舷方４０～５０ｍ付近に迫ったＡ船を視認した際、これまで航行中の他船が漂泊中のＢ船の近くまで迫り、危険を感じる経験をしたことがなかったことから、携行した笛を使用して注意喚起を行うことができなかったものと考えられる。 ④　①～③から、操縦者Ｂが継続的な見張りを行っていなかったことから、接近するＡ船に気付くのが遅れ、注意喚起を行うことなく、Ｂ船はＡ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、牧島南南西方沖において、Ａ船が航行中、Ｂ船が漂泊中、船長Ａが、船首が浮上して船首方に見張りの支障となる死角が生じる中、レーダーと目視を併用した見張りを行っていなかったため、前路で漂泊中のＢ船に気付かず、また、操縦者Ｂが、継続的な見張りを行っていなかったため、接近するＡ船に気付くのが遅れ、両船が衝突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に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・小型漁船の船長及びミニボートの操縦者は、常時周囲の見張りを適切に行うこと。 ・航行中の小型漁船の船長は、船首が浮上して船首方に見張りの支障となる死角を生じる場合、時々、船首を左右に振ったり、操船

	位置を移動して周囲の状況を確認したりするなど死角の解消を図るとともに、レーダーも併用しながら見張りを適切に行い、前路で漂泊中の他船を見落とさないこと。 ・漂泊中のミニボートの操縦者は、接近する他船を視認した場合、接近する他船の見張りを継続し、衝突のおそれがある場合には、自船の存在を示すために音響信号器具を使用して早期に注意喚起を行うほか、余裕のある時機に衝突回避動作を採ること。 ・ミニボートの操縦者は、ミニボートが、他船から見えにくく、レーダー画面上に映りにくいことを考慮し、他船のレーダーで探知されやすいよう航海用レーダー反射器を設置することが望ましい。