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１０月１５日　０７時３０分頃
発生場所	静岡県静岡市由比漁港東方沖 由比港南防波堤灯台から真方位０６２°１，６００m付近 （概位　北緯３５°０６．４′　東経１３８°３４．５′）
事故の概要	漁船第二不動丸は、航行中、また、漁船第一金毘羅丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第二不動丸は、乗組員１人が負傷し、左舷船首部外板に凹損を生じ、第一金毘羅丸は右舷中央部外板等に破損を生じた。
事故調査の経過	令和７年１０月２７日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 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　第二不動丸　６．６トン ＳＯ２－３２０３（漁船登録番号）、個人所有 １１．２０m（Lr）×２．９６m×１．００m、ＦＲＰ ディーゼル機関、漁船法馬力数１２０、昭和５３年５月８日 Ｂ　漁船　第一金毘羅丸　４．６トン ＳＯ３－２１２７１（漁船登録番号）、個人所有 ９．８４m（Lr）×２．７８m×１．２２m、ＦＲＰ ディーゼル機関、４２１kW（動力漁船登録票による）、 平成３年４月 （写真１、写真２　参照）

写真１　Ａ船

写真２　Ｂ船

乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　７５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５１年３月５日 免許証交付日　令和３年２月２５日 （令和８年５月２３日まで有効） 乗組員Ａ　５１歳 Ｂ　船長Ｂ　５３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　平成５年７月３０日 免許証交付日　令和５年２月２１日 （令和１０年７月２９日まで有効）
死傷者等	Ａ　軽傷　１人（乗組員Ａ） Ｂ　なし
損傷	Ａ　左舷船首部外板に亀裂及び凹損（写真３参照）

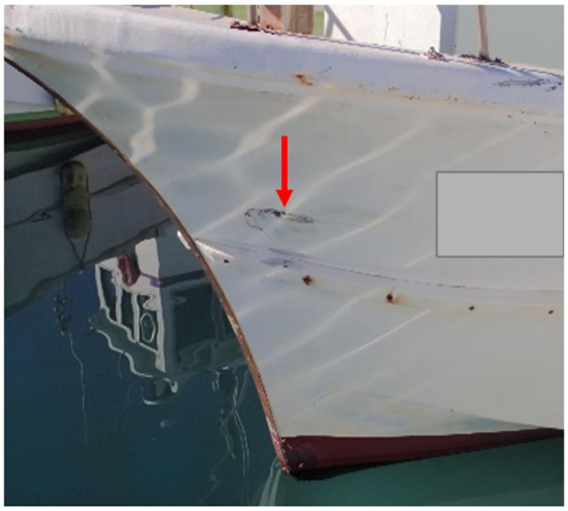
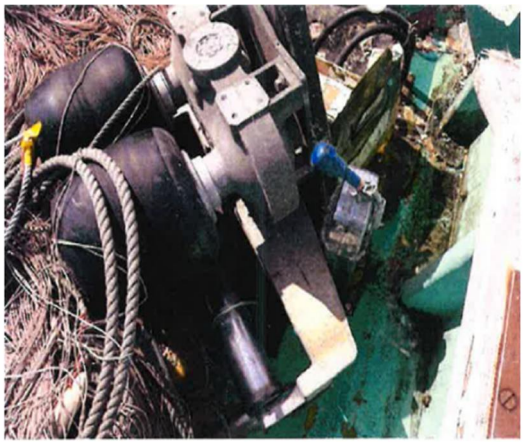


写真３　Ａ船の損傷状況

Ｂ　右舷中央部外板の破損、巻上機及び右舷側Ｖローラー（ロープ、漁網等を二つの円筒形のゴム製ローラーで挟み込んでけん引する

<table>
<tr><td></td><td>設備）の倒壊（写真４、写真５参照）

写真４　右舷中央部外板の損傷状況
 
写真５　右舷側Ｖローラーの倒壊状況等</td></tr>
<tr><td>気象・海象</td><td>気象：天気　曇り、風向　北北東、風力　２、視界　良好、気温　約１７．０℃
海象：波高　約０．５ｍ、潮汐　上げ潮の初期</td></tr>
<tr><td>事故の経過</td><td>由比港漁業協同組合のホームページ[*1]によれば、静岡県静岡市由比漁港沖合におけるしらす漁は、漁獲物の鮮度が優先されることから、短時間で漁獲できる一艘（そう）引きが主流となっている。また、漁期である３月から１２月までの間は、同沖合では多数の漁船が密集して操業している。
Ａ船は、船長Ａ及び乗組員Ａほか２人が乗り組み、しらすひき網漁の目的で令和７年１０月１５日０６時３０分頃由比漁港を出港して同漁港東方沖の漁場に向かった。
船長Ａは、０７時２０分頃、１回目の操業を終えた後、豊漁であったので、漁獲物の保管に必要な氷を補充するために由比漁港に向けて帰港を開始した。
船長Ａは、操舵室左舷側にある舵輪の前に立ちながら手動操舵で操船に当たっていた。Ａ船の周囲には多数の漁船が操業していたが、前路を見て航行の支障となる他船はいないと思い、約８ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でＡ船を西進させた。
Ａ船が帰港を開始してから約１分間、船長Ａは、僚船の船長との無線通信に集中しながら操船していた。
船長Ａは、無線通信中にふと前路を見たところ、至近にＢ船を認め、衝突の危険を感じて主機操縦レバーを後進としたものの、０７時３０分頃Ａ船の船首部とＢ船の右舷中央部とが衝突した。
（図１　参照）</td></tr>
</table>

[*1] 由比港漁協、https://yuikou.jp/shirasu.html

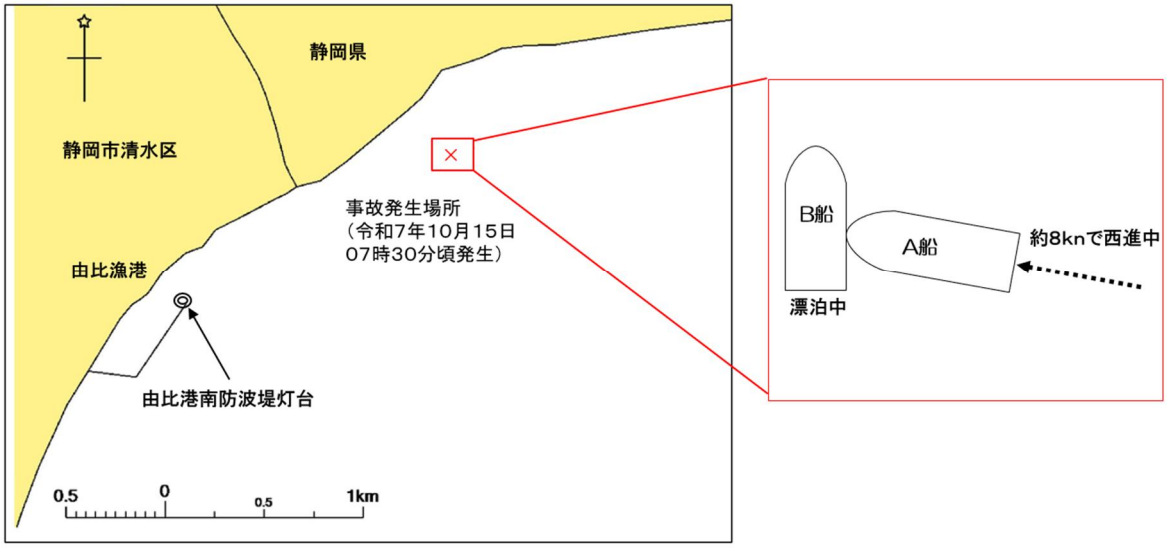


図１　事故発生場所概略図

乗組員Ａは、船尾甲板右舷側で操業後の片付けを行っていたところ、衝突の衝撃で体勢を崩し、立っていた場所の右舷中央部に設置された巻上機で右腕を打った。

（図２　参照）

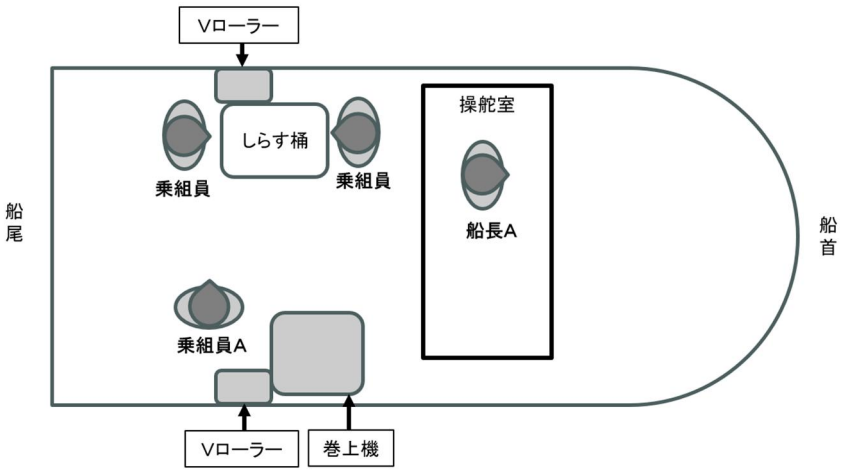


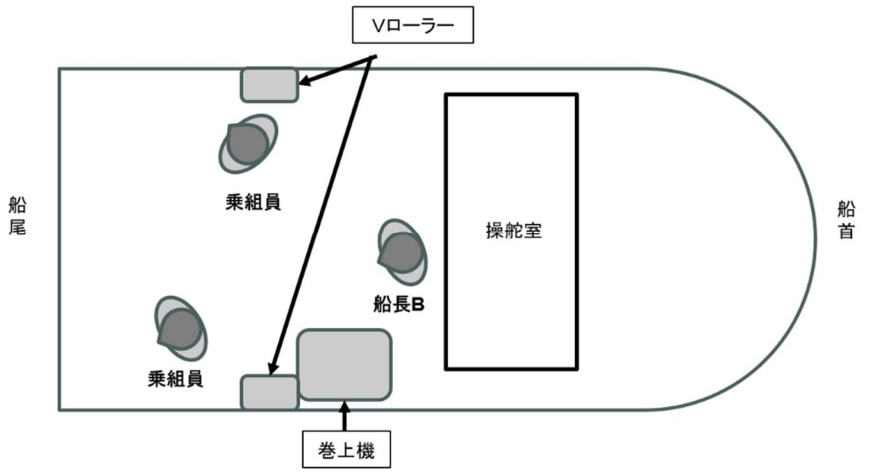
図２　衝突時のＡ船乗組員等の配置

船長Ａは、船長Ｂ及びＢ船乗組員に負傷がないこと、乗組員Ａの負傷状況並びにＡ船及びＢ船の損傷が軽微で航行に支障がないことを確認し、Ａ船を由比漁港に自力で帰港させた。

乗組員Ａは、救急車で病院に搬送され、右肩及び前腕の打撲と診断された。

Ｂ船は、船長Ｂほか２人が乗り組み、しらすひき網漁の目的で０６時３０分頃由比漁港を出港して同漁港東方沖の漁場に向かった。

船長Ｂは、０７時２０分頃、１回目のひき網漁を行うこととし、船首を北方に向け、主機操縦レバーを中立としてＢ船を漂泊状態とし、乗組員２人を船尾部両舷にそれぞれ配置して漁具の巻上作業（以下単

	に「巻上作業」という。）を開始した。 船長Ｂは、巻上作業中、Ｂ船に接近するＡ船を右舷方約２００ｍに認めた。由比漁港東方沖の漁場では、ふだん漂泊して巻上作業を行う漁船を航行中の漁船が避けて航行していたので、同様にＡ船がＢ船を避けると思い、その動静を継続して監視しなかった。 船長Ｂは、船尾甲板において、乗組員２人と共に船尾方を向いて巻上作業を続けていたところ、右舷側の乗組員からＡ船の接近を知らせる叫び声が聞こえた。船長Ｂは、右舷方至近にＡ船を認め、衝突を回避するよう無線で伝えるために急いで操舵室へ向かったが、間に合わず、Ｂ船とＡ船とが衝突した。 （図３　参照）  図３　衝突時のＢ船乗組員等の配置 船長Ｂは、船長Ａ及びＢ船乗組員２人に負傷がないこと並びにＢ船が自力航行可能なことを確認した後、Ｂ船を由比漁港に帰港させた。また、僚船に事故発生場所付近に残したＢ船の網の引揚げを依頼した。 本事故当時、船長Ａ、Ａ船乗組員及びＢ船乗組員は、首掛け式の救命胴衣を着用し、船長Ｂは腰巻き式の救命胴衣を着用していた。
その他の事項	(1)　船長Ａの経験 船長Ａは、事故発生場所周辺海域における操業経験は約５０年あった。 (2)　Ａ船の情報 ①　操舵室は、船体中央よりやや前方に配置され、船尾甲板の右舷に巻上機と両舷にＶローラーが設けられていた。 ②　操舵室内には、操縦台に魚群探知機及びＧＰＳプロッターが設置されており、上部に漁業無線機が設置されていた。 ③　操舵室前面の窓に傷や顕著な汚れはなく、舵輪のある左舷側に立ったときの前路の見通しは良好であった。

（写真６　参照）

写真６　Ａ船の操舵室と前路の見通し状況

(3)　船長Ｂの情報

船長Ｂは、事故発生場所周辺海域における操業経験は約３５年あった。

(4)　Ｂ船の情報

①　操舵室は、船体中央よりやや前方に配置され、船尾甲板の右舷側に巻上機、両舷にＶローラーが設けられていた。

②　操舵室内には、魚群探知機、ＧＰＳプロッター及び漁業無線機が設置されており、舵輪の下方にエアホーンの押ボタンが設置されていた。

（写真７　参照）

写真７　Ｂ船の操舵室の状況

分析	
乗組員等の関与	Ａ　あり、Ｂ　あり
船体・機関等の関与	Ａ　なし、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	⑴　漁船乗組員の操業環境について 船長Ａ及び船長Ｂは、多数の漁船が密集する事故発生場所周辺において、長年、しらす漁を行っていて衝突の危険のある状況に陥った経験がなかったことから、慣れによって衝突事故防止に係る注意力が低下していたものと考えられる。 ⑵　Ａ船について ①　船長Ａは、⑴から、Ｂ船を見落とし、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったことから、僚船の船長との無線通信に集中し前路の見張りを行っていなかったものと考えられる。 ②　①から、Ａ船は西進中、漂泊中のＢ船に気付くのが遅れ、衝突したものと考えられる。 ⑶　Ｂ船について ①　船長Ｂは、操業中、接近するＡ船を東方約２００ｍに認めていたが、Ａ船が操業中のＢ船を避けて航行すると思ったことから、船尾甲板で巻上作業を続け、継続して動静を監視しなかったものと考えられる。 ②　船長Ｂは、乗組員が知らせるまでＡ船が右舷方から接近することに気付くのが遅れたことから、Ａ船に対して注意喚起を行うこと及びＢ船の機関を使用することによって衝突を回避する時機を逸したものと考えられる。 ③　①及び②から、Ｂ船は、漂泊中、Ａ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、操業中の漁船が密集した由比漁港東方沖において、Ａ船が西進中、Ｂ船が操業をしながら漂泊中、船長Ａが、無線通信に集中しながら操船し、前路の見張りを行っていなかったため、Ｂ船に気付くのが遅れ、また、船長Ｂが、接近するＡ船に気付いたものの、漂泊中のＢ船をＡ船が避けると思い、Ａ船の動静を継続して監視していなかったため、Ａ船に対する注意喚起の時機を逸し、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。 ・漁船の船長は、漁船が密集して操業する海域においては、他船が不規則な動きをすることがあることに留意し、予断を持たず広範囲に見張りを行い、衝突のおそれのある他船の動静について継続的に監視すること。 ・漁船の船長は、航行中、無線通信を行う場合においても、前路等

	から視線をそらすことなく見張りを行うこと。 ・漁船の船長は、漂泊して操業中に接近する他船を認めた際には、他船が自船に気付いていない可能性を考慮し、他船が避航するものと臆断せず、エアホーン等による注意喚起や自船の移動を早期に行うなど、衝突防止措置を講じること。