

船舶事故調査報告書

令和8年1月28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6年12月13日 12時19分頃
発生場所	三重県鳥羽市神島北西方沖 神島港北防波堤灯台から真方位308° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.7′ 東経136° 57.5′）
事故の概要	漁船まるや丸は、南西進中、また、プレジャーボート第2 ^{なぎさ} 渚丸は、船首を北北西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 まるや丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、第2渚丸は、右舷中央部外板等の破損を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月7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 まるや丸、7.9トン ME2-6131（漁船登録番号）、個人所有 15.40m（Lr）×3.71m×1.30m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、令和2年9月22日 （写真1 参照）  写真1 A船（鳥羽磯部漁業協同組合答志支所提供） B プレジャーボート 第2渚丸、5トン未満 240-42251愛知、個人所有 8.29m（Lr）×2.35m×0.64m、FRP ディーゼル機関（船内外機）、132.4kW、平成8年7月 （写真2 参照）

	 <p style="text-align: center;">写真2 B船（船長B提供）</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 63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56年9月11日 免許証交付日 令和4年5月16日 （令和9年5月19日まで有効）</p> <p>B 船長B 64歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年6月26日 免許証交付日 令和6年6月20日 （令和11年6月25日まで有効）</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板等の破損（全損）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北西流、水温 約 17℃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人（以下「乗組員A₁」及び「乗組員A₂」という。）が乗り組み、はえ縄漁の目的で、令和6年12月13日03時00分頃鳥羽市答志漁港を出航し、伊勢湾の漁場で「はえ縄の投縄」（以下「投縄」という。）を行った後、湾内の神島北西方沖の漁場に移動した。</p> <p>船長Aは、レーダー（1.5Mレンジ）、GPSプロッター等を作動させ、神島北西方沖の漁場では、1本約1,800mのはえ縄を4本投縄する予定で、11時30分頃から1本目の投縄を極微速力前進で南南東進しながら行い、11時50分頃から2本目の投縄、12時05分頃から3本目の投縄をいずれも極微速力前進で北東進しながら行った。</p> <p>船長Aは、3本目の投縄後、3本目の投縄開始場所の北側である4本目の投縄開始場所に移動することとし、左舵を取ってA船を反転させた。</p> <p>（図1 参照）</p>

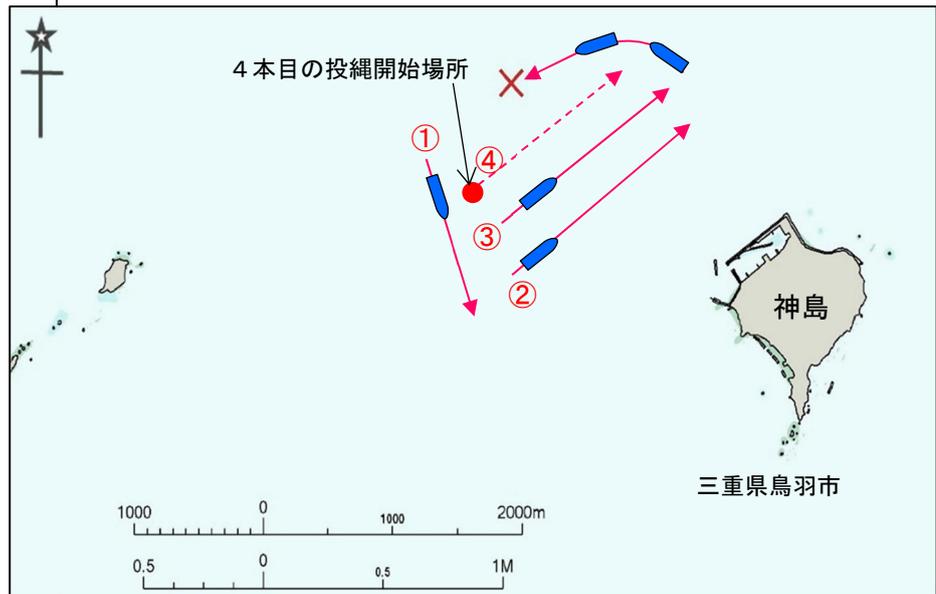


図1 A船の投縄状況図

(①～④は、投縄の順を示している。)

船長Aは、操舵室中央にある舵輪の前に立って手動操舵で操船に当たっており、4本目の投縄に入ろうと左舵を取る際に周囲を一見したが、航行の支障となる他船は見掛けなかった。

船長Aは、GPSプロッター及び魚群探知機の画面で4本目の投縄開始場所を見ることに意識を向け、船首方を見ないまま、約13ノットの対地速力でA船を南西進させた。

A船が4本目の投縄開始場所に向かう間、乗組員A₁及び乗組員A₂は、後部甲板ではえ縄の針に餌をつける作業を行っていた。

船長Aは、操船中、12時19分頃突然衝撃を受けた。

船長Aは、直ちに主機クラッチレバーを中立の位置とした後、左舷船首方にB船の船首部を、また、左舷側の海面に浮いている船長Bを認め、B船と衝突したことに気付いた。

船長Aは、乗組員A₁と協力して船長BをA船の甲板の上に引き揚げ、船長Bに怪我のないことを確認した後118番通報した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、07時10分頃愛知県蒲郡市知柄漁港内の係留場所から出航した。船長Bは、08時30分頃から神島周辺沖の釣り場で釣りを開始した。

船長Bは、神島周辺沖を移動しながら釣りをを行い、12時00分頃に神島北西方沖の釣り場に移動した後、B船の主機を運転させたまま、主機クラッチレバーを中立とし漂流して釣りをを行い、潮流に流されては潮上り*1を繰り返していた。

船長Bは、15分間ほど釣りを行った頃、魚が釣れなくなったので、帰港することとした。

*1 「潮上り」とは、漂流中、潮流によって船体が流された際、潮流と反対の方向に船体を移動させることをいう。

	<p>船長Bは、左舷側中央部付近の甲板上に立ち、リールを巻き上げながら周囲を見渡した際、船首が北北西方に向いたB船の右舷方約300mに東方からB船に向かって接近するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、ふだん釣り場では航行中の船舶が漂流中のB船を避けていたので、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思い、エアホーンを鳴らすなどの注意喚起を行わず、釣り具の片付けを終えた後もA船の様子を見ながら漂流を続けていた。</p> <p>船長Bは、A船が右舷方約150mになってもB船を避ける様子がなく接近するので、船尾部甲板でA船に向かって両手を振った。</p> <p>船長Bは、A船が避けてくれると思っていたが更に接近し、右舷方約50mとなって衝突の危険を感じ、今からでは操舵室に向かいB船を移動させる時間はないと思い、船尾部右舷側に退避した後、海に飛び込んだ。その直後、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、着用していた救命胴衣が膨張し、防寒着を着ていたためうまく泳げなかったが、A船の乗組員が手を振っているように見えたので、泳いでA船に近づいたところ、A船の甲板上に引き揚げられた。</p> <p>船長A及び乗組員A₁は、B船の船尾部が沈み、船首部だけが海面上に出る状態であったので、B船が沈没しないようにロープでA船に固定して巡視艇の到着を待った。巡視艇の到着後、船長Bは、巡視艇で愛知県田原市伊良湖港へ搬送された。</p> <p>B船はA船に固定していたロープが切れて沈没し、A船は答志漁港に帰航した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長Aに関する情報</p> <p>船長Aは、漁師としての経験が約48年あった。</p> <p>本事故発生場所付近は、いつもの投縄場所であったので、船長Aにとって慣れた海域であった。</p> <p>(2) A船の船首方の死角に関する情報</p> <p>A船の船首方に見張りの支障となる死角はなかった。(写真3参照)</p>



写真3 A船船首方の見通し状況（船長A提供）

(3) 船長Aの見張りに関する情報

船長Aは、出航時にレーダーを作動させていたものの、慣れた海域で、ふだんから主に目視で見張りを行っていた。

船長Aは、A船が3本目の投縄中、極微速力前進している際に目視で周囲の見張りを行っていたが、B船が本事故発生場所付近で釣りを行っていることに気付かず、周囲に航行の支障となる他船はいないと思っていた。

(4) 船長Bに関する情報

船長Bは、プレジャーボートの船長としての経験が10年以上あった。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

A あり、B あり
A なし、B なし
A なし、B なし

A船は、神島北西方沖において南西進中、船長Aが、船首方に航行の支障となる他船はいないと思い、GPSプロッター等の画面で投縄開始場所を見ることに意識を向け、船首方の見張りを行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、4本目の投縄に入ろうと左舵を取る際に周囲を一見し、航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、船首方に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。

船長Aは、レーダーを作動させていたものの、慣れた海域で目視に頼った見張りを行っていたことに加えて、3本目の投縄の際、周囲に他船を見掛けず左舵を取る際に周囲に航行の支障となる他船はいないと思いながら一見したことから、船首方で漂泊中のB船に気付かな

	<p>かった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、神島北西方沖において、船首を北北西方に向けて漂流中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思ひ漂流を続けたことから、B船を移動させる時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん釣り場では航行中の船舶が漂流中のB船を避けていたことから、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思つたものと考えられる。</p> <p>船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際に、エアホーンを鳴らすなどして注意喚起を行つていれば、A船がB船に気付いた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、神島北西方沖において、A船が投縄開始場所に向けて南西進中、B船が船首を北北西方に向けて漂流中、船長Aが、船首方に航行の支障となる他船はいないと思ひ、GPSプロッター等の画面を見ることに意識を向け、船首方の見張りを行つていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めた際、航行中のA船が漂流中のB船を避けると思ひ、漂流を続けたため、B船を移動させる時機を逸し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、操船中、瞬間的な情報に基づいて周囲の状況を臆断することなく、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、漂流中に接近する他船を認めた際、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、他船が避けると思わず、エアホーン等を使用して注意喚起を行つたり、余裕がある時機に自船を移動させたりするなど、衝突を避けるための措置を早めに採ること。

付図1 事故発生場所概略図

