

# 船舶事故調査報告書

令和8年4月8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4月19日 08時11分頃
発生場所	熊本県天草市産島南西方沖 深海港7号防波堤灯台から真方位082° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯32° 15.4′ 東経130° 07.3′）
事故の概要	漁船第三菊栄丸は、西進中、また、プレジャーボート三栄丸は、船首が東寄りを向いた状態で漂流中、両船が衝突した。 三栄丸は、船長及び同乗者2人が負傷し、左舷船首部外板の亀裂等を生じ、また、第三菊栄丸は、船首部外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和7年4月25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。
<b>事実情報</b> 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 第三菊栄丸、9.7トン KG2-930（漁船登録番号）、個人所有 15.76m（Lr）×3.49m×1.09m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成12年3月3日 第295-42937号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）



写真1 A船

	<p>B プレジャーボート 三栄丸、1.0トン 293-39481熊本、個人所有 6.71m (Lr) × 1.80m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、47kW、平成2年3月</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 77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49年12月20日 免許証交付日 令和6年10月25日 (令和12年4月18日まで有効)</p> <p>B 船長B 18歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和6年11月11日 免許証交付日 令和6年11月11日 (令和11年11月10日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 3人(船長B及び同乗者)</p>
損傷	<p>A 船首部外板に凹損、左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂及び破口、操縦区画前部に設置されたマストに曲損、同区画前部に設置された主機遠隔操縦レバーに折損等 (写真2 参照)</p> <div data-bbox="639 1133 1374 1680" data-label="Image"> </div> <p>写真2 上架中のB船</p>
気象・海象	<p>(1) 気象 本事故発生場所の南西方約7.2Mに位置する<sup>うしづか</sup>牛深特別地域気象観測所における令和7年4月19日の天気及び気象観測値は、表1のとおりであった。</p>

表 1 牛深特別地域気象観測所における天気及び気象観測値

項目 時刻	天気	相対湿度 (%)	風向・風速			
			平均		最大瞬間	
			風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
07:30	晴れ	96	1.2	東	1.8	東北東
07:40		95	1.1	南東	1.7	東南東
07:50		94	1.2	東南東	1.7	東南東
08:00	霧	90	1.3	東南東	1.7	東南東
08:10		88	1.5	東南東	2.1	東南東
08:20		87	2.0	東	2.7	東

(2) 視程

本事故時の船長 A 及び船長 B の観測によれば、約 20m であった。

(3) 海象

海上 平穏、潮流 僅かな北東流

(4) 注意報

天草市には、4月18日15時40分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。

事故の経過

(1) 本事故発生までの経過

A 船は、船長 A 及び甲板員 A が乗り組み、補助機関の整備のため、令和 7 年 4 月 19 日 07 時 49 分頃に天草市深海漁港に向けて鹿児島県長島町長島港白瀬地区を出航した。A 船は、固定式の汽笛を備えていた。

出航前、船長 A は、天草市に濃霧注意報が発表されていることを知らなかった。また、周辺海域に薄らと霧が発生しているのを見たものの、産島山頂が見えており、さらに、天気が晴れであったので、そのうち霧が晴れると思った。

(図 1 参照)

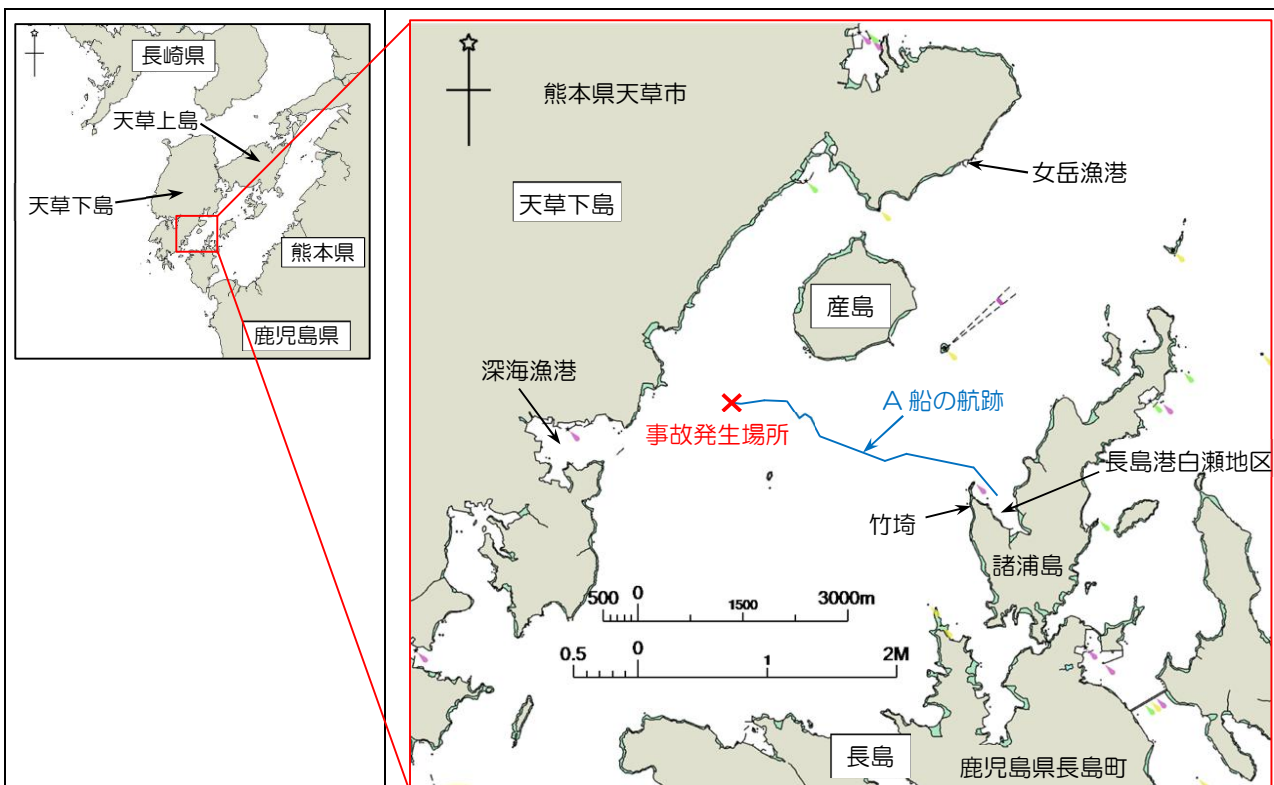


図1 推定航行経路図

船長Aは、甲板員Aを前部甲板で見張りに当たらせ、操舵室内で1.5Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させた後、見張りの支障となる死角が生じない操舵室上部のフライングブリッジに移動した。

船長Aは、フライングブリッジの操縦席に腰を掛け、手動操舵で操船に当たり、A船が諸浦島<sup>しゅうら</sup>北西部の竹崎北方沖に達した後、進路を深海漁港の方に向け、約15～16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)でA船を西北西進させ始めた。

なお、フライングブリッジの操縦席に腰を掛けた状態から操舵室内のレーダー及びGPSプロッターの両画面を見ることが出来るものの、操作を行うことはできなかった。また、同ブリッジには、法定灯火を表示させるスイッチや汽笛を鳴らすスイッチが設けられていなかった。

(写真3 参照)



写真3 船長Aの操船姿勢（再現）

A船は、産島南南東方沖に達した頃、霧によって視界が徐々に悪化し始め、その後、産島南方沖に達した頃、視程が約20mとなって産島が見えない状況となった。

船長Aは、これまでも霧によって視界が制限された状況下で操船したことがあったものの、視程が約20mの状況下で操船したことがなかった。

このとき、船長Aは、体感で約7～8knの速力までA船を減速させたつもりであったが、実際には約10knの速力であることに気付いていなかった。また、フライングブリッジで操船していた上、目的地までの距離が近かったので必要ないと思い、法定灯火を表示せず、さらに、航行中の動力船が行う汽笛による‘視界制限状態における音響信号’（以下「霧中信号」という。）も行わなかった。

その後、船長Aは、レーダー画面で船首方に数隻の小型船舶の映像を見たので、適宜、それらの船舶を避けながらA船を航行させた。

船長Aは、A船が産島南南西方沖に達した頃、前記の小型船舶を避け終えたので、GPSプロッター画面でA船の位置を確認した。

船長Aは、A船の進路が深海漁港の方に向いていなかったため、進路を同漁港の方に向けた後、08時09分頃、レーダー画面上の船首方約700mにB船と、もう1隻の小型船舶の映像が映っているのを見た。

（写真4 参照）

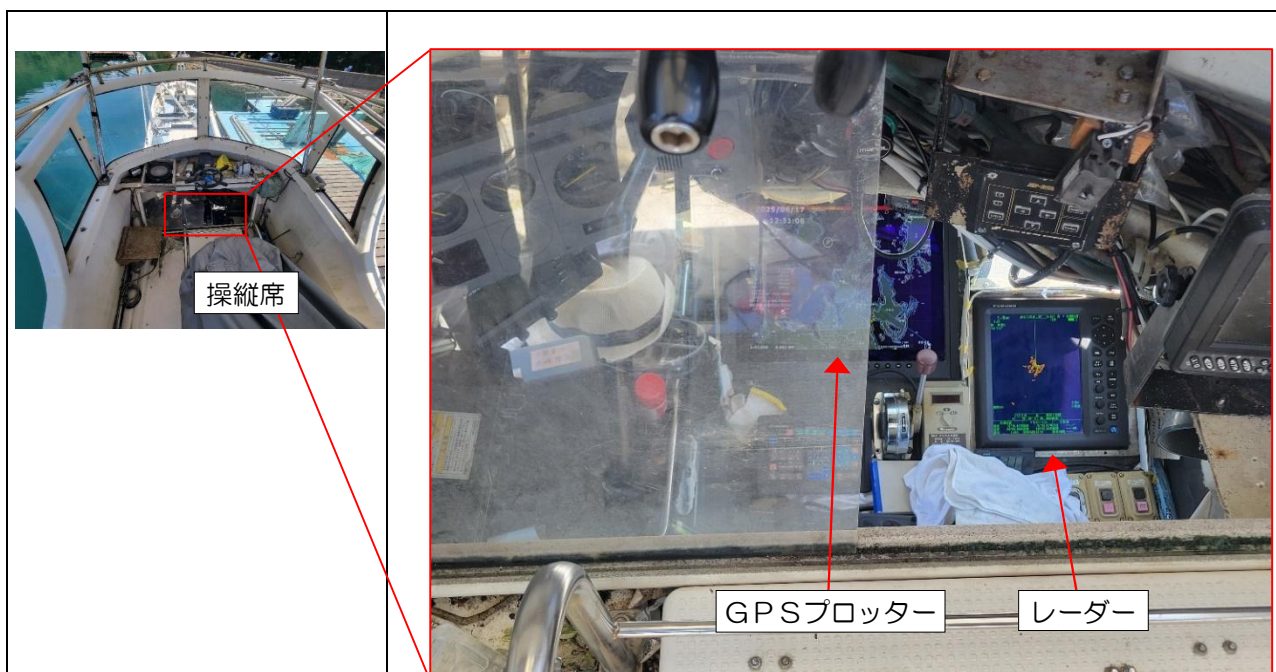


写真4 フライングブリッジからのレーダーとGPSプロッターの見え方

船長Aは、2隻の小型船舶の動静が分からなかったので、どのように操船しようか悩んだ。そして、2隻の小型船舶の映像が船首輝線上よりも僅かに左側と右側に映っていたので、このままの進路を保持していれば、両船間を航行できると思った。

このとき、船長Aは、フライングブリッジで操船していたので、レーダーの使用レンジを切り替えなかった。また、A船のレーダーが本事故発生の約3年前に新たに設置されたものであり、ふだんは別の乗組員がレーダーの操作を行っていたので、レーダーの詳細な操作方法を知らなかった。そのため、レーダーのターゲットトラッキング（以下「TT」という。）機能<sup>\*1</sup>で2隻の小型船舶の映像を捕捉して動静を確認しなかった。

濃霧によって視程が約20mに制限された状況下、船長Aは、まだ2隻の小型船舶と距離が離れており、体感で約7～8knの速力に減速しているので時間的余裕があると思い、しばらく航行してから再びレーダー画面で2隻の位置を確認することとし、レーダー画面を見ないまま進路及び速力を保持した。

その後、船長Aがレーダー画面を見たところ、2隻の小型船舶の映像が見えなくなった。

不安を感じた船長AがA船を停船させようとして主機操縦レバーを中立位置に操作した直後、08時11分頃にA船の船首部と前路で漂泊していたB船の船首部とが衝突した。

\*1 「ターゲットトラッキング機能」とは、レーダー画面上で周囲の他船等（ターゲット）を指定すれば、自動的に追跡（トラッキング）し、過去数分の移動の傾向から進路、速力、また、自船との相対的な移動の関係、CPAやTCPA等を計算して、レーダー画面上に表示する機能をいう。

(図2 参照)

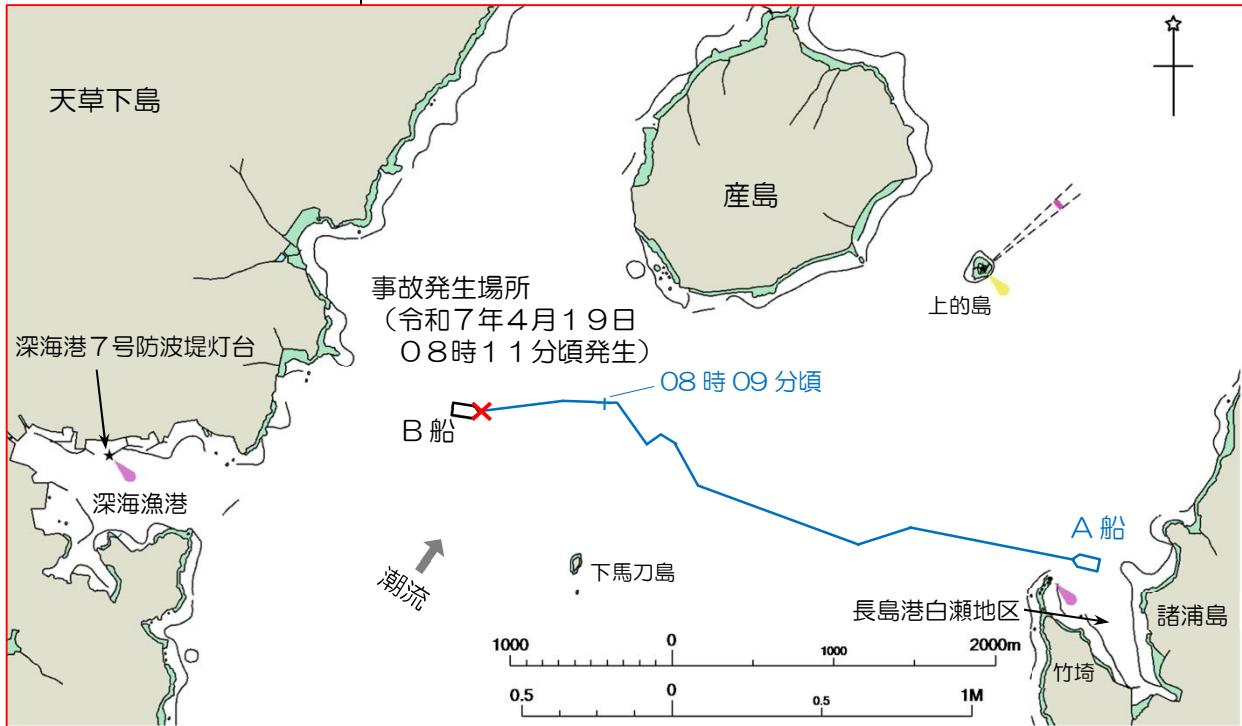


図2 推定航行経路図(拡大)

B船は、レーダーを装備しておらず、操縦区画に音響信号器具として笛を備えていた。(写真5参照)



写真5 B船の操縦区画

B船は、救命胴衣を着用した船長Bが1人で乗り組み、共に救命胴衣を着用した友人2人(以下「同乗者B<sub>1</sub>」、「同乗者B<sub>2</sub>」)を乗せ、釣りのため、07時26分頃に産島南西方沖の釣り場に向けて天草市女岳漁港を出航した。

出航前、船長Bは、天草市に濃霧注意報が発表されていることを知らなかった。また、長島町長島の北側沿岸部に薄らと霧が発生しているのを見たものの、産島周辺に霧が発生しておらず、さらに、天気が晴れであったので、そのうち霧が晴れると思った。

船長BがGPSプロッターを作動させて手動操舵で操船に当たり、B船が産島南方沖に達した頃、霧によって視界が徐々に悪化し始めた。その後、船長BがGPSプロッターの画面を見ながら操船を続け、07時43分頃、B船が釣り場に到着したときには視程が約20mとなって産島が見えない状況となった。

このとき、船長Bは、霧によって視界が制限された状況下で操船するのは初めてであったので、海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）に基づいて法定灯火を表示したり、霧中信号を行ったりしなければならないことに考えが及ばなかった。

また、ふだんから航行中の船舶が漂流中のB船を避けていたので、他船と衝突することはないと思っていた。

船長Bは、主機を運転したまま主機操縦レバーを中立位置に操作してB船を漂流させ、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>と共に釣りを開始した。

その後、船長Bは、潮流によってB船が北東方に流されたので、08時04分頃、潮上りして漂流開始場所までB船を戻した後、前記と同様に主機を操作してB船を漂流させ、釣りを再開した。

このとき、B船の船首は東寄りに向けた状態であった。

船長Bは、同乗者B<sub>1</sub>が魚を釣り上げたので、前部甲板で同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>と共に釣り上げた魚の写真を撮ったり、会話をしたりしていたところ、B船の船首方からA船のエンジン音が聞こえ始めた。

船長Bは、A船が付近を航行していると思いつつ、A船がB船を避けると思いB船を漂流させ続け、しだいにA船のエンジン音が近づいて大きく聞こえるようになったので、A船がB船の方に向かってくる可能性があると思った。

濃霧によって視程が約20mに制限された状況下、船長Bは、目視で周囲を確認したものの、A船が見えなかった。そのため、A船の動静を確認することができないままB船を漂流させていたところ、突然、船首方十数mにA船の船首部を視認した。

船長Bは、A船との衝突は避けられないと思い、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>と共に急いで船尾方に避難していたところ、B船とA船とが衝突した。

## (2) 本事故発生後の経過

船長Aは、衝撃を受けてA船の船首部が浮き上がった直後、B

	<p>船が見えたので、B船と衝突したことが分かり、直ちに主機操縦レバーを後進位置に操作し、A船をB船から離して停船させた。その後、旋回しているB船を見た。</p> <p>B船の乗船者は、衝撃を受けて海に落ちた。</p> <p>B船は、衝突時にA船の船体が操縦区画前方に設置された主機遠隔操縦レバーに当たったことによって右旋回を始めた。</p> <p>船長Bは、停船しているA船の近くに浮き上がったので、自力でA船上に這い上がった後、周囲を見渡したところ、同乗者B<sub>1</sub>と同乗者B<sub>2</sub>が海に浮いているのを見た。</p> <p>このとき、船長Aも同乗者B<sub>1</sub>と同乗者B<sub>2</sub>が海に浮いているのを見て、直ちにA船で救助に向かった。</p> <p>船長Bは、同乗者B<sub>1</sub>と同乗者B<sub>2</sub>に近づいたA船上に両人を引き揚げた。</p> <p>船長Aは、B船乗船者の負傷の有無を確認した後、補助機関の整備を行う予定であった造船所に、本事故発生を海上保安庁に通報するよう依頼した。また、船長Bは、本事故発生をB船所有者に連絡するとともに、海上保安庁に通報した。</p> <p>B船の乗船者は、A船によって深海漁港まで搬送された後、救急車で天草市内の病院に搬送され、医師によって次のとおり診断された。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船長B：頭部打撲、左後頭部頭血腫等</li> <li>・同乗者B<sub>1</sub>：両膝関節打撲傷、胸部打撲傷等</li> <li>・同乗者B<sub>2</sub>：高エネルギー外傷等</li> </ul> <p>B船は、来援した海上保安官が旋回していたところを停船させ、その後、別の船舶で駆けつけたB船所有者が操船して深海漁港に入航させた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 乗船経験及び健康状態</p> <p>① 船長A</p> <p>a 学校を卒業後、約60年にわたり、長島港白瀬地区を基地として漁業を行っていた。</p> <p>b 本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>② 船長B</p> <p>a 令和6年11月に小型船舶操縦免許を取得し、B船所有者と共にB船に乗船して操船経験を積んだ後、船長としてB船を操船するようになった。</p> <p>b ふだんから産島周辺で釣りを行っていた。</p> <p>c 本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>(2) 視界制限状態時の航法及び同状態において行うべき信号</p> <p>海上衝突予防法には、次のとおり規定されている。</p> <p>第3条</p>

1～11 (略)

12 この法律において「視界制限状態」とは、霧、もや、降雪、暴風雨、砂あらしその他これらに類する事由により視界が制限されている状態をいう。

(略)

第6条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない。この場合において、その速力の決定に当たっては、特に次に掲げる事項(略)を考慮しなければならない。

一 視界の状態

二～六 (略)

七 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界

八 使用しているレーダーレンジによる制約

九 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響

十～十二 (略)

(略)

第19条 この条の規定は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行している船舶(互いに他の船舶の視野の内にあるものを除く。)について適用する。

2 動力船は、視界制限状態においては、機関を直ちに操作することができるようにしておかなければならない。

3 (略)

4 他の船舶の存在をレーダーのみにより探知した船舶は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならない。また、他の船舶に著しく接近することとなり、又は他の船舶と衝突するおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作をとらなければならない。

5 (略)

6 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがないと判断した場合を除き、他の船舶が行う第35条の規定による音響による信号を自船の正横より前方に聞いた場合又は自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じなければならない。また、必要に応じて停止しなければならない。この場合において、船舶は、衝突の危険がなくなるまでは、十分に注意して航行しなければならない。

	<p>第20条</p> <p>1 (略)</p> <p>2 法定灯火を備えている船舶は、視界制限状態においては、日出から日没までの間にあってもこれを表示しなければならず、また、その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。</p> <p>3～4 (略)</p> <p>(略)</p> <p>第32条 この法律において「汽笛」とは、この法律に規定する短音及び長音を発することができる装置をいう。</p> <p>2 この法律において「短音」とは、約1秒間継続する吹鳴をいう。</p> <p>3 この法律において「長音」とは、4秒以上6秒以下の時間継続する吹鳴をいう。</p> <p>(略)</p> <p>第35条 視界制限状態にある水域又はその付近における船舶の信号については、次項から第13項までに定めるところによる。</p> <p>2 航行中の動力船(略)は、対水速力を有する場合は、2分を超えない間隔で長音を1回鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。</p> <p>3 (略)</p> <p>4 航行中の船舶(帆船、漁ろうに従事している船舶(略))は、2分を超えない間隔で、長音1回に引き続く短音2回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。</p> <p>5～14 (略)</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>(1) 本事故時の視界について</p> <p>本事故当時、天草市には濃霧注意報が発表されており、また、船長A及び船長Bが、濃霧によって視界が悪化して視程が約20mとなったことを観測していることから、本事故発生場所では濃霧によって視程が約20mに制限された状況であったものと考えられる。</p> <p>(2) A船について</p> <p>船長Aは、レーダーのみによりB船の存在を探知していたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん別の乗組員がレーダーの操作を行っていたこ</p>

とから、レーダーの詳細な操作方法を知らなかったものと考えられる。

船長Aは、レーダーのみによりB船の存在を探知していたものの、レーダーの詳細な操作方法を知らなかったことから、TT機能でB船の映像を捕捉して動静を確認するなど、B船に著しく接近することとなるかどうか又はB船と衝突するおそれがあるかどうかを判断できないまま継続的な見張りを行わなかったものと考えられる。そのため、A船が前路で漂泊中のB船に著しく接近していることに気付かなかったものと考えられる。

船長Aは、A船のフライングブリッジではレーダーを操作することができず、また、同ブリッジには法定灯火を表示させるスイッチや汽笛を鳴らすスイッチが設けられていなかったことから、濃霧によって視界が制限された状況下、見張りや自船の存在及び動静を他船に知らせる措置を適切に行うことができなかつたものと考えられる。

B船の映像は、A船とB船とが著しく接近したことでレーダー画面の中心付近に存在することになったことから、海面反射に紛れるなどして見えなくなった可能性があると考えられる。

船長Aは、体感で約7～8knの速力までA船を減速させたものの、約10knの速力を保持していたものと考えられる。いずれにしても、これらの速力は、濃霧によって視界が制限された状況下に適した安全な速力ではなかつたと考えられる。

船長Aは、濃霧によって視界が制限された状況下では、海上衝突予防法に基づいて法定灯火を表示し、霧中信号を行わなければならないことを認識していたものと考えられる。

船長Aは、フライングブリッジにはスイッチが設けられていなかったこと及び目的地までの距離が近かつたので必要ないと思つたことから、法定灯火を表示せず、霧中信号も行わなかつたものと考えられる。

### (3) B船について

船長Bは、ふだんから航行中の船舶が漂泊中のB船を避けていたことから、他船と衝突することはないと臆断し、B船を漂泊させ続けたものと考えられる。

B船には、レーダーが装備されていなかったことから、船長Bは、濃霧によって視界が制限された状況下、周囲船舶の動静を確認することができず、A船がB船に向かって接近していることに至近となるまで気付かなかつたものと考えられる。

船長Bは、濃霧によって視界が制限された状況下で操船するのは初めてであったことから、海上衝突予防法に基づいて法定灯火を表示したり、霧中信号を行ったりしなければならぬことに考

	<p>えが及ばなかったものと考えられる。</p> <p>(4) B船のA船との衝突回避について</p> <p>前記(3)記載のとおり、B船にはレーダーが装備されておらず、船長Bが濃霧によって視界が制限された状況下、周囲船舶の動静を確認することができなかつたことを踏まえると、船長Bは、同状況になる前に帰航することや、濃霧によって視界が制限された状況となった際、他船と衝突することはないと臆断せず、島陰など船舶が通航しない場所に避難して視界の回復を待つことによつて、A船との衝突を回避できたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、濃霧によって視程が約20mに制限された状況下、A船が西進中、B船が漂流中、船長Aが、レーダーのみによりB船の存在を探知した際、B船に著しく接近することとなるかどうか又はB船と衝突するおそれがあるかどうかを判断できないまま継続的な見張りを行わなかつたため、漂流中のB船に著しく接近していることに気付かず、また、船長Bが、レーダーが装備されていない中、漂流を続けたため、A船が接近していることに至近となるまで気付かず、両船が衝突し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>・ 船長は、濃霧で視界が制限された状況下で操船する場合、他船との衝突を防止するため、目視のほかレーダーを活用して常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、レーダー画面で他船を認めた場合、継続的にその動静に注意を払い、他船との衝突のおそれ等を判断し、また、衝突のおそれがある場合には余裕のある時機に衝突を避ける措置を採ること。</li> <li>・ 船長は、濃霧で視界が制限された状況下で操船する場合、海上衝突予防法に従つて次のことを行うこと。       <ol style="list-style-type: none"> <li>① 他船との衝突を避けるために臨機な動作がとれるよう、減速して安全な速力で航行する。</li> <li>② 霧中信号は自船の存在を他船に認知させるために重要な情報となるので、適切に霧中信号を行う。</li> <li>③ 船舶の灯火は他船との衝突を避けるために重要な情報となるので、日出から日没までの間にあつても法定灯火を表示する。</li> </ol> </li> <li>・ レーダーを装備していない小型船舶の船長は、濃霧で視界が制限された状況では、目視による見張りが限られ、周囲船舶の動静を確認することが困難となるので、視界が悪化する前に帰航したり、視界が悪化し始めた場合には早期に船舶が通航しない場所に避泊して視界の回復を待ったりすること。</li> <li>・ 船長は、レーダー等の航海計器の操作方法を取扱説明書等によつ</li> </ul>

	て習熟しておくこと。
--	------------