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

事故種類	衝突
発生日時	令和８年３月１８日　０８時４５分頃
発生場所	静岡県伊東市伊東港東方沖 伊東港東防波堤灯台から真方位０６３°１，７４０m付近 （概位　北緯３４°５８．９′　東経１３９°０７．２′）
事故の概要	漁船海生丸は、航行中、また、漁船浜春丸は、操業中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和８年４月３日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	 Ａ　漁船　海生丸、１０．４４トン ＴＫ２－１４１９（漁船登録番号）、個人所有 第２４１－９７８８号（船舶検査済票の番号） Ｂ　漁船　浜春丸、０．４トン、個人所有 ＳＯ３－２３４３６（漁船登録番号）
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ、一級小型・特殊・特定 Ｂ　船長Ｂ、二級小型・特殊・特定
負傷者	Ａ　なし Ｂ　軽傷　１人（船長Ｂ）
損傷	Ａ　右舷船首部に擦過傷 Ｂ　右舷中央部外板に擦過傷、船外機等に濡損
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北北東、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏、水温　１５℃
事故の経過	Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、伊東港で水揚げを終えて、船長Ａが操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、東京都神津島村三浦漁港に向けて出港した。 船長Ａは、伊東港東防波堤灯台を通過した際、周囲を見回したところ、船舶を見掛けなかったので、前路に航行の支障となる船舶がいないと思い、Ａ船を右転させて船首を東北東方に向けて、約１０ノットの速力（対地速力、以下同じ。）でＡ船を航行させた。 Ａ船は、船首先端部が高く、船首方の見通しが悪かった。そのため、航行中、操縦席に腰を掛けた状態では、船首方に死角を生じていた。 船長Ａは、レーダーを作動させていたが、視界が良好であったので、主に目視による見張りを行っていた。 船長Ａは、伊東港東方沖の変針予定場所に向けて、針路及び速力を保持していたところ、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）

図１　事故発生経過概略図

※国土地理院 Web サイトの地理院地図を加工して作成

船長Ａは、衝撃を受けたので周囲を見渡したところ、Ａ船の右舷方至近の海面に浮いている船長Ｂを発見し、船長ＢをＡ船に引き上げようと試みたができなかった。このため、船長Ｂの顔に海水が掛からないように支えながら、伊東市の漁業協同組合に携帯電話で連絡し、海上保安庁に本事故発生の通報を依頼した。

水難救済会所属の船舶は、事故発生場所に到着後、船長Ｂを引き上げた。その後、Ａ船は、Ｂ船の漁具を回収して、伊東港に入港した。

Ｂ船は、船外機船で、船長Ｂが１人で乗り組み、伊東港東方沖で、機関を適宜前進に使用しながら投縄作業を開始した。船長Ｂは、この時、周囲に船舶を見掛けなかったので、接近する他船はいないと思い、船尾側で枝縄の付いた幹縄の投入作業を行っていた。

船長Ｂは、ふだんからＢ船付近を航行する船舶が操業中のＢ船を避けると思っていた。

船長Ｂは、Ｂ船の船首を南西方に向け、船外機を止めて漂泊させ、はえ縄の末端を示す浮きに、先端に赤色の旗が付いた長さ約１ｍの竿を取り付けて投入し、１本目の投縄作業を終えた。その後、船長Ｂは、ふとＢ船の船首右舷方を見た時、至近に接近するＡ船を認めたものの、どうすることもできず、Ｂ船とＡ船とが衝突した。その衝撃でＢ船は転覆し、船長Ｂは海中に投げ出された。

船長Ｂは、伊東港に運ばれ、ドクターヘリによって病院に搬送されて肺炎、低体温症等と診断された。

Ｂ船は、海上保安庁の監視取締艇によって、転覆した状態のまま伊東港にえい航された。

	船長Ｂは、救命胴衣を着用していなかった。
分析	(1)　Ａ船 ①　Ａ船は、船首先端部が高く、船首方の見通しが悪かったことから、見張りを行う際に船首方に死角が生じていたものと考えられる。 ②　Ａ船が伊東港東防波堤灯台を通過した際、船長Ａが死角を補う見張り（船首を振って死角を解消したり、レーダーを使用したりすること等）を行わなかったことから、前路で操業中のＢ船に気付かなかったものと考えられる。 ③　①及び②から、Ａ船は、東北東進中、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 (2)　Ｂ船 ①　船長Ｂは、投縄作業を開始する際、周囲に船舶を認めなかったこと、また、ふだんから航行中の船舶が操業中のＢ船を避けると思っていたことから、投縄作業に没頭していたものと考えられる。 ②　船長Ｂは、船首を南西方に向けて投縄作業に没頭し、周囲の見張りを行っていなかったことから、接近するＡ船に気付くのが衝突直前まで遅れたものと考えられる。 ③　①及び②から、Ｂ船は、操業中、Ａ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、Ａ船が船首方に死角が生じた状態で東北東進中、Ｂ船が操業中、船長Ａが死角を補う見張りを行っていなかったため、また、船長Ｂが投縄作業に没頭し周囲の見張りを行っていなかったため、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。 ・小型船舶の船長は、船首方に死角が生じている場合、船首を左右に振る操船を行ったり、操舵室の天井窓から顔を出したりするなどして船首方の死角を補う見張りを適切に行うこと。また、レーダーを活用した見張りを行うこと。 ・漁船の船長は、操業中であっても、航行中の他船が自船を避けると思わず、周囲の見張りを常時行い、他船が自船を避ける様子がないと判断した場合は、早期に自船が移動して衝突を避けるなどの措置を採ること。 ・小型船舶の乗船者は、暴露甲板上では救命胴衣を着用すること。