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４月５日　０５時４５分頃
発生場所	三重県大淀漁港北方沖 大淀港北防波堤灯台から真方位３３８°　９３０m付近 （概位　北緯３４°　３４．４′　東経１３６°　３９．５′）
事故の概要	漁船第３久宝丸は、航行中、また、漁船やま宏丸は、操業中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和８年４月１４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　第３久宝丸、４．９８トン ＭＥ３－３４７８７、個人所有 Ｂ　漁船　やま宏丸、１．５トン ＭＥ３－５９８７５、個人所有
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ、一級小型・特殊 Ｂ　船長Ｂ、二級小型
負傷者	Ａ　なし Ｂ　軽傷１人（乗組員）
損傷	Ａ　船首部に擦過傷 Ｂ　右舷船尾部外板に破損、船外機上部に擦過傷
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北北西、風力　３、視界　良好 海象：海上　平穏、水温　約１３℃ 日出時刻：０５時３６分頃
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか１人が乗り組み、はまぐり漁の目的で、船長Ａが操舵室で立って手動操舵で操船に当たり、大淀港北防波堤灯台北北西方沖の漁場に向けて大淀漁港を出航した。 Ａ船は、操舵室が船体中央部船尾側に配置されており、航行中、船長Ａが操舵室で立った状態の場合、船首マスト、操舵室船首方の主機排気管及び同室船首側中央の窓枠等の構造物によって、船首方に死角が生じる構造となっていた。なお、操舵室の天井には窓がなく、天井から上に顔を出して見張ることはできない構造であった。（写真１、２参照）

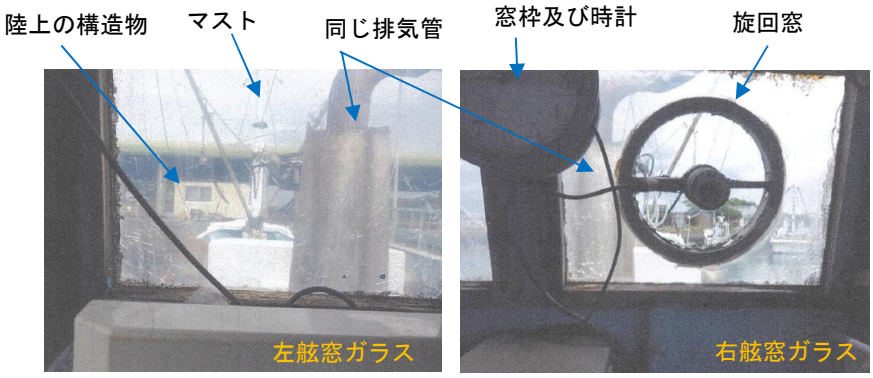


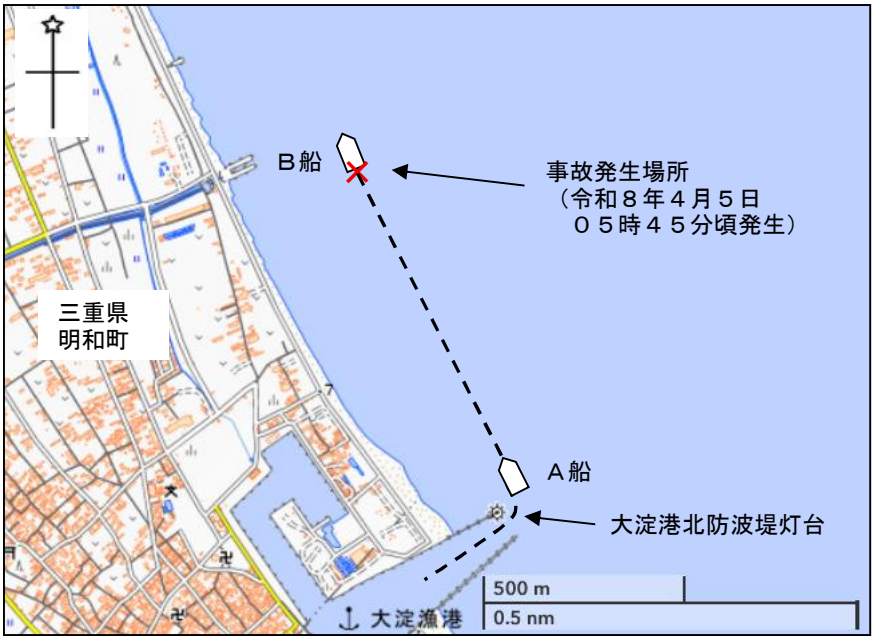
写真１、２　Ａ船の操舵室からの船首方の見通し状況（船長Ａ提供）

救命胴衣を着用したＡ船の乗組員は、船尾で漁具の準備作業を行っていた。

船長Ａは、大淀港北防波堤灯台を通過したところで、Ａ船を左転させて船首を北北西方に向けた際、ふだんどおり船首方の死角を補う目的で船首を左右に振った。この時、船首方に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った。このため、船首方の死角を補う継続した見張りを行っていなかった。

Ａ船は、約６ノットの対地速力で北北西進を続けていたところ、船首部とＢ船の船尾部とが衝突した。

（図１　参照）



国土地理院 Web サイトの地理院地図を加工して作成

図１　事故発生経過概略図

船長Ａは、衝撃を受けて主機操縦レバーを中立の位置にして、周囲を確認したところ船首方至近にＢ船を認めた。付近の海面に浮いていた船長ＢがＡ船に引き上げられて、Ｂ船の乗組員１人が僚船に救助さ

	れるのを見た後、大淀漁港に戻った。 Ｂ船は、船外機船で、船長Ｂほか１人（以下「乗組員Ｂ」という。）が乗り組み、ばい貝漁の目的で、大淀港北防波堤灯台北北西沖の漁場に着いた。この時、船長Ｂは、船外機のシフトレバーを中立の位置にして、船首を北北西方に向けてＢ船の漂泊を開始し、船首部で前日仕掛けた籠の引揚げ作業を行っていた。 船長Ｂ及び乗組員Ｂは、引揚げ作業を開始する際、船尾方から接近する数隻の船舶が操業中のＢ船を避けて沖側を通過するのを見ていた。 船長Ｂは、船首部に立って左舷側を向いた姿勢で籠に付いたロープを引き揚げる作業を、乗組員Ｂは、引き揚げた籠から漁獲物を取り出し、籠を積み重ねる作業をそれぞれ行っていた。 船長Ｂは、船尾方に接近するＡ船を視認したものの、前記数隻の船舶と同じように航行中のＡ船が漂泊して操業中のＢ船を避けていくと思い、引揚げ作業を続けた。 船長Ｂは、ふと船尾方を見て、約２０～３０ｍに接近したＡ船を認めて衝突の危険を感じ、Ａ船に向かって乗組員Ｂと共に手を振って大声を出したが、Ａ船が更に接近するので、海に飛び込んだ。その直後、Ｂ船とＡ船とが衝突した。 船首部に立っていた乗組員Ｂは、衝突の衝撃で転倒して甲板上に積み重ねた籠で顔面を打った。 乗組員Ｂは、僚船に移乗して大淀漁港に運ばれ、救急車によって三重県松阪市内の病院に搬送され、外傷性頸部症候群と診断された。 Ｂ船は、別の僚船によって大淀漁港にえい航された。 船長Ｂ及び乗組員Ｂは、救命胴衣を着用していなかった。 Ｂ船は、携帯式エアホーン等を備えていなかった。 船長Ａ及び船長Ｂは、海上保安庁に本事故の発生を通報しなかった。
分析	⑴　Ａ船 ①　Ａ船は、船首マスト、操舵室船首方に主機排気管及び同室船首側中央の窓枠等の構造物があったことから、船首方に死角が生じていたものと考えられる。 ②　船長Ａは、船首方に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、船首方の死角を補う継続的な見張りを行っていなかったことから、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、北北西進中、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 ⑵　Ｂ船 ①　船長Ｂは、引揚げ作業を開始する際に認めた数隻の船舶と同

	じように航行中のＡ船が漂泊して操業中のＢ船を避けていくと思ったことから、同作業を続けたものと考えられる。 ② 船長Ｂは、船尾方に接近するＡ船を視認したものの、Ａ船に対する継続した見張りを行わなかったことから、Ｂ船に向かって接近してくるＡ船に気付くのが遅れ、衝突を回避する措置を採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、船首を北北西方に向けて漂泊して操業中、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北北西進中、Ｂ船が漂泊して操業中、船長Ａが、前路に航行の支障となる船舶がいないと思い、船首方の死角を補う継続的な見張りを行っていなかったため、また、船長Ｂが、Ａ船がＢ船を避けて航行していくと思い、Ａ船に対する継続した見張りを行わなかったため、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、船首死角が生じている場合、船首を左右に振る操船を行うなどして船首死角を補う見張りを継続して適切に行うこと。 ・操舵室の船首方に船体構造物があって死角がある小型船舶は、見張りを強化する目的でレーダーを設置することが望ましい。 ・小型船舶の船長は、操業中であっても、接近する船舶を視認した場合は、継続的に同船舶の監視を行い、衝突の危険を感じたときは、躊躇（ちゅうちょ）せず衝突を避けるために自船を移動させること。 ・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。 ・小型船舶の船長は、船舶事故発生時には速やかに海上保安庁に通報すること。 ・汽笛を備えていない小型船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。