

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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7年10月17日 10時13分頃
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港南西方沖 中部国際空港南進入灯施設先端灯から真方位254°780m付近 (概位 北緯34°50.0′ 東経136°48.2′)
事故の概要	警戒船イーラインⅢは、東進中、また、漁船藤豊丸は、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年10月30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 警戒船 イーラインⅢ、19トン 243-30311 愛知、イーライン株式会社（A社） B 漁船 藤豊丸、9.7トン AC2-3609（漁船登録番号）、個人所有 第240-51084号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定（限定なし） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部ハンドレールに曲損 B 左舷船首部のかんぬき（ロープを結ぶことなどに使用する横棒） に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、中部国際空港西方沖で行われている護岸築造工事区域（以下「本件区域」という。）の警戒業務の目的で、常滑市常滑港を出港した。 A船は、本件区域南側の巡回を担当し、警戒業務を行っていた。なお、船長Aは、本事故発生の2日前、操業中の漁船が本件区域に侵入した情報を警戒業務を行っていた僚船船長から聞いていた。 船長Aは、単独で操船を行い、本件区域南側の西寄りにおいて、本件区域に小型船が侵入しないよう警戒していたところ、A船の南方を操業しながら東進中のB船を認め、B船が本件区域南側に設置された出入口から本件区域に侵入するかもしれないと思った。 船長Aは、本件区域南側に約10～20m間隔で設置されている灯付浮標列とB船左舷との間でA船を増速して東進させ、警告するつもりでB船を追い掛けた。 B船左舷方約20mに追い付いたA船から、船長Aは、進路を保持

	<p>することに意識を向けながら、拡声器を用いてB船に本件区域から離れるよう警告した。</p> <p>A船が約8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東進中、船長Aは、右舷方にB船が見当たらないことに気付き、B船を追い越したことが分かったので、主機を停止したところ、前進行きあしがある中、北西風によって右舷船尾側を東進していたB船の船首方へ圧流され、どうすることもできず、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の損傷状況を確認して、A社担当者に本事故の発生を連絡するとともに、海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、中部国際空港西方沖で7回目の底引き網漁の操業を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室中央の操縦席に腰を掛けて操船を行い、船首を東方に向け、自動操舵によって約4knの速力でえい網を開始した。</p> <p>船長Bは、A船がB船の船首方を通過して西北西進しながら左舷方で小型船に対する警戒業務を行っているのを認めた。なお、これまで本件区域の南側に沿ってえい網したことがあったが、接近してくる警戒船はなかった。</p> <p>船長Bは、B船を本件区域南側境界を左舷方に約30m離して東進させていたところ、本件区域南側とB船左舷方との間をB船を追い越していくA船を認めたが、B船の進路及び速力を保持したままとした。A船がB船左舷方にほぼ並んだ際A船から声が聞こえたが、エンジン音で内容が聴き取れなかった。</p> <p>船長Bは、B船左舷側を追い越した左舷船首方約10～20mに見えるA船が急に減速し、B船の進路上へ圧流されているのに気付き、主機のクラッチレバーを中立とした。</p> <p>船長Bは、衝撃を感じなかったのでA船と衝突したと思わず、操業を続けていたところ、海上保安庁からB船がA船と衝突したことについて問合せを受け、操業をやめて、B船を中部国際空港の棧橋に着けた。</p> <p>B船の乗組員1人は、本事故当時、後部甲板で魚の選別作業を行っていた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>(1) 船長Aは、A船がB船の左舷側で本件区画域に侵入しないよう警告してB船を追い越した際、本件区域に乗り入れないようにすることに意識を向けて右舷方の見張りを行っていなかったことから、B船を追い越したことに気付いて主機を停止した後、A船が北西風によってB船の船首方へ圧流されたものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、左舷側に認めたA船から警告を受けていることに気付かず、A船の動静を継続して監視していなかったことから、至近</p>

	<p>に迫ったA船を避けることができなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 船長Bは、これまで本件区域の南側に沿ってえい網したことがあったが、接近してくる警戒船はなかったことから、A船の動静を継続して監視していなかったものと考えられる。</p> <p>(4) (1)～(3)から、A船は本件区域とB船との間をB船を追い掛けて東進中、B船は本件区域南側をえい網して東進中、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が本件区域とB船との間をB船を追い掛けて東進中、B船が本件区域南側をえい網して東進中、船長Aが、B船の左舷側で本件区域に侵入しないよう警告してB船を追い越した際、本件区域にA船を乗り入れないようにすることに意識を向けて右舷方の見張りを行っていなかったため、B船を追い越したことに気付いて主機を停止した後、A船が北西風によってB船の船首方へ圧流され、また、船長Bが、左舷側に認めたA船から警告を受けていることに気付かず、A船の動静を継続して監視していなかったため、至近に迫ったA船を避けることができず、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>A社は、本事故後、所属する乗組員に対して本事故の経緯、次の再発防止策を周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事区域に侵入しそうな他船に対して警告する場合、船間距離を確保し、拡声器以外にも汽笛を使用すること。</li> </ul> <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>・ 小型船舶の船長は、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、漂泊する場合、風潮流を考慮しつつ通航船舶等から安全な距離をとること。</li> <li>・ 漁船の船長は、工事区域に侵入すると思われるような海域で操業することを慎むこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

