船舶事故調査報告書

令和８年９月９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９月１５日　１０時２５分頃
発生場所	島根県出雲市十六島鼻北北西方沖 十六島鼻灯台から真方位３４２°６.８海里（M）付近 （概位　北緯３５°３４.７′　東経１３２°４１.１′）
事故の概要	漁船第六忠栄丸は、南南東進中、また、漁船海裕丸は、漂泊中、両船が衝突した。 海裕丸は、船長が負傷し、右舷後部外板の破口等を生じ、また、第六忠栄丸は、球状船首の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和７年９月１８日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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　第六忠栄丸、１４トン ＳＮ２－２５７１（漁船登録番号）、有限会社忠栄丸 １７.９８ｍ（Lr）×３.９４ｍ×１.６２ｍ、軽合金 ディーゼル機関、６１０.０kW、平成１０年３月 第２７２－１９６９８号（船舶検査済票の番号） Ｂ　漁船　海裕丸、１.７トン ＳＮ３－２１８２４（漁船登録番号）、個人所有 ６.３４ｍ（Lr）×２.３５ｍ×１.０１ｍ、ＦＲＰ ガソリン機関（船外機）、８４.６kW、平成４年１１月 第２８１－２９９５７号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　５６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　平成１３年１１月３０日 免許証交付日　令和３年４月２８日 （令和８年１１月２９日まで有効） Ｂ　船長Ｂ　５２歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日　令和元年９月９日 免許証交付日　令和６年８月２６日 （令和１１年９月８日まで有効）

死傷者等	Ａ　なし Ｂ　負傷　１人（船長Ｂ）
損傷	Ａ　球状船首に擦過傷、右舷船首部外板に擦過傷 Ｂ　右舷後部外板に破口、主機に濡損（写真１参照） 写真１　Ｂ船損傷状況（陸揚げ後）
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西、風速　約２～３m/s、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　下げ潮の中央期
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか４人が乗り組み、底びき網漁の目的で、令和７年９月１５日０３時３０分頃、出雲市十六島漁港を出航し、十六島鼻北北西方１０Ｍ付近の漁場に向かった。 Ａ船は、０５時頃に漁場に到着し、以後、数回の操業を行ったが、乗組員の１人（以下「乗組員Ａ」という。）が腰部を痛めて病院での受診が必要な状況となったので、船長Ａは、０８時５０分頃、操業を切り上げて帰航することとした。 Ａ船は０９時３０分頃に漁場を離れ、船長Ａは、操舵室にて操舵装置の前に立ち、自動操舵で操船に当たり、６Ｍレンジ表示としたレーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、約２ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でＡ船を南南東進させた。 船長Ａは、Ａ船の船首方に船首外板や航行時の船首浮上によって死角が生じることを認識しており、目視で見張りを行う際は操舵室内での立ち位置を変える等、前路の状況把握を行いながら操船した。 （写真２～４　参照）

写真２　Ａ船

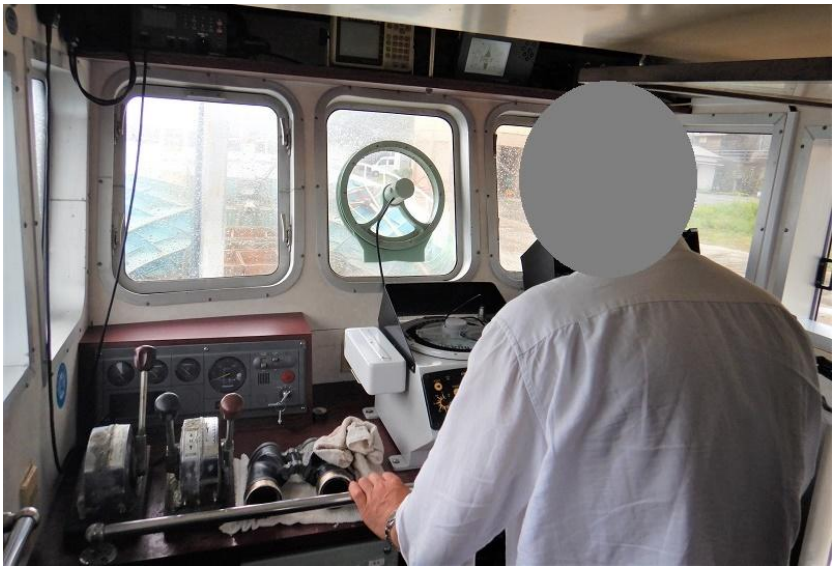

写真３　船長Ａの操船状況（再現）

（窓ガラスの曇りは汚れではなく、調査実施時の降雨によるもの）

写真４　Ａ船の操船位置における前方の見通し状況

Ａ船が帰途についた後、船長Ａ及び乗組員Ａを除く乗組員３人は、

前部甲板で‘漁獲物の選別作業及び魚倉への収納作業’（以下「本件作業」という。）を行っていた。また、乗組員Ａは居室で安静にしていた。

船長Ａは、ふだんの帰航時は操船に専念しており、本件作業には参加していなかったが、乗組員Ａが参加できないことで本件作業に時間を要すれば漁獲物の鮮度が落ちてしまうと思い、本件作業を手伝うこととした。

なお、船長Ａは、以前、Ａ船の乗組員が本事故当時より１人少なかった時に、Ａ船を漂泊させた上で本件作業を手伝ったことがあったが、乗組員Ａを早く病院に向かわせたいとの考えから、本事故当時はＡ船を航行させたまま作業に加わることにした。

船長Ａは、航行を開始してから数分が経過した頃、周囲に航行の支障となる他船を認めなかったので、本件作業の実施に支障がないよう約２kn の速力を維持し、操舵装置を自動にしたまま操舵室を離れた。

船長Ａは、０９時５０分頃、一旦操舵室に戻り、レーダー及び目視で周囲の状況を確認したところ、周囲の状況に変化がなかったので、レーダーのレンジを変えて詳細確認を行わないまま、０９時５５分頃に再び前部甲板に移動して本件作業に加わった。

なお、船長が本件作業を行っていた位置からは、船首外板によって、船首から左右舷にそれぞれ約３５°の範囲で海面を確認することが困難であった。（写真５参照）

写真５　Ａ船の前部甲板の状況

船長Ａは、本件作業が終了に近づいたので、他の乗組員に任せることとし、１０時２０分頃、操舵室に戻り、同じ針路のまま約８kn まで増速した。

船長Ａは、レーダー等で周囲の状況確認や船首方の死角を補うような見張りを行わないまま南南東進を続けていたところ、１０時２５分頃、船体に衝撃を感じた。

船長Ａは、前方に転覆した状態のＢ船を認め、Ａ船とＢ船とが衝突したことに気付いた。

船長Ａは、直ちに手動操舵に切り替え、Ｂ船の状況を確認するために転覆していたＢ船に接近させた。

船長Ａは、Ａ船の乗組員に指示してＢ船の船首部に掴(つか)まっていた船長ＢをＡ船上に引き上げた後、携帯電話で１１８番通報し、Ａ船乗組員に負傷者がいないことを確認した上で、Ａ船を操船して目的地に向かった。（図１参照）

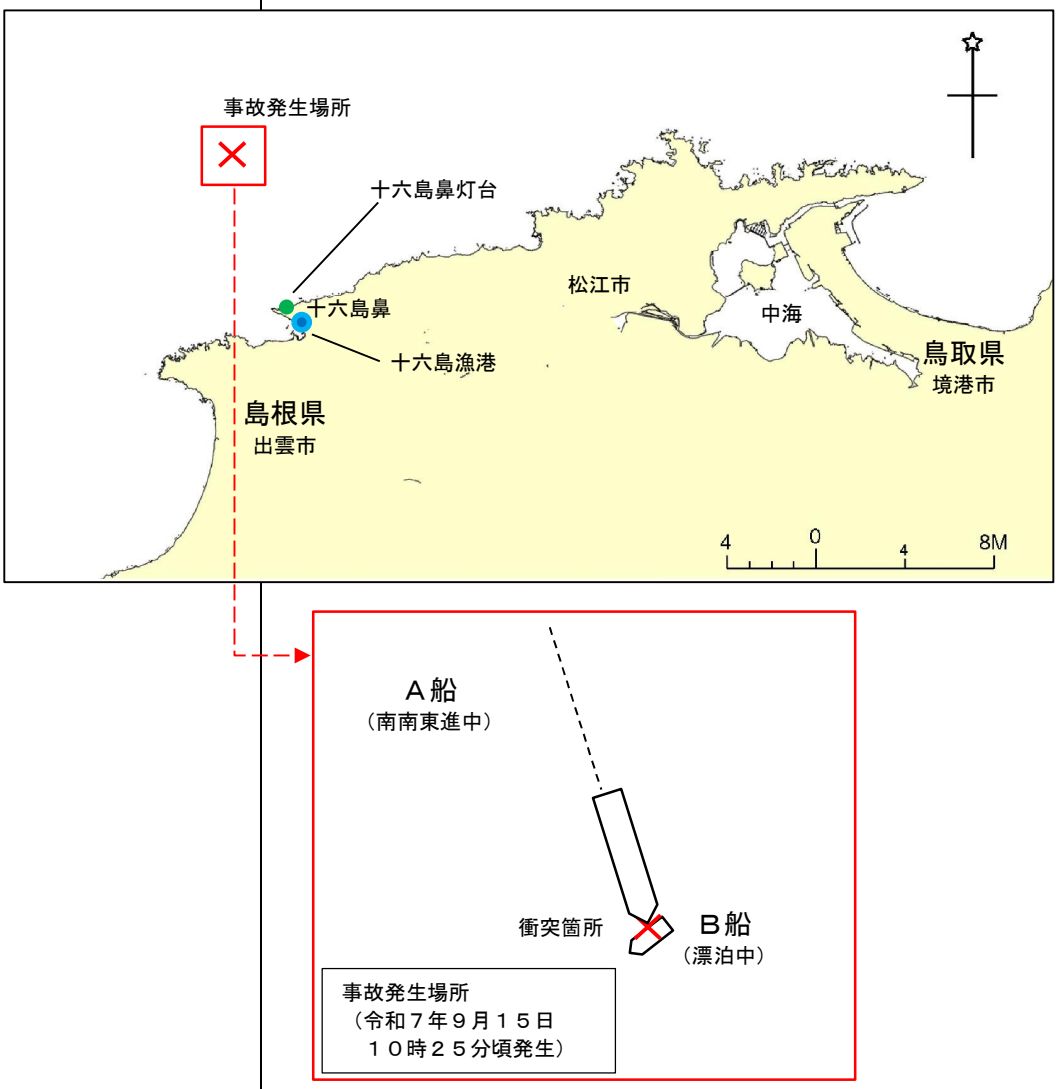

図１　事故発生経過概略図

Ｂ船は、船長が１人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、０６時頃に十六島漁港を出航し、０６時４０分頃に十六島鼻北北西方７Ｍ付近の漁場に到着した後、場所を移動しながら、船首からシーアンカーを投入して船首を南西方に向け、漂泊して操業を行っていた。

船長Ｂは、１０時１０分頃に操業を終え、釣り道具の片付けをしていたところ、１０時２０分頃、右舷方からＡ船が自船に向けて接近してくるのを視認した。この頃、周囲にはＡ船以外の他船はいなかった。

船長Ｂは、この時間帯に南南東進して十六島鼻方面に向かう漁船

は、自身の所属する漁業協同組合所属の漁船であり、目的地は十六島漁港ではないかと思った。ふだんは、十六島漁港に向かう船舶が操業中のＢ船を避けていたことから、接近すれば、Ａ船がＢ船を避航すると思い、釣り道具の片付けを続けた。

船長Ｂは、釣り道具の片付けを終え、船首部付近でシーアンカーを引き揚げようとしていたところ、Ａ船が知人の操船する漁船であることが分かった。このため、自身に用事があってＡ船をＢ船に接近させていると思った。

船長Ｂは、シーアンカーの引揚げを中断し、Ｂ船の操舵装置前まで戻ってＡ船の接近を待った。（写真６参照）

写真６　船長ＢがＡ船の接近を待つ様子（再現）

船長Ｂは、１０時２４分頃、Ａ船がＢ船の５０ｍ付近まで接近してきた際、速力を変えないままＢ船に向かってきていたので、Ａ船にＢ船の存在を気付かせようとＡ船に向かって大声で叫んだ。

船長Ｂは、シーアンカーが海中に入った状態で、Ｂ船を急激に移動させる時間的な余裕がないと思い、Ｂ船の船首部に避難し、姿勢を低くして衝撃に備えた直後、Ｂ船の右舷中央部とＡ船の船首部とが衝突した。（写真７参照）

写真７　Ｂ船の船首部に避難する船長Ｂ（再現）

	Ｂ船は、Ａ船との衝突によって転覆し、船長Ｂは、Ｂ船の船首部に掴まっていたところ、接近してきたＡ船に救助された。 船長ＢはＡ船によって十六島漁港に戻り、Ｂ船はＡ船によって同港にえい航された。
その他の事項	(1)　乗船経験等 ①　船長Ａ ａ　平成１３年に操縦免許を取得した後、２０年以上に渡りＡ船に乗船して操業に従事していた。 当初は甲板員として乗船し、その後、船長として操船を担うようになり、船長として約４年の経験があった。 ｂ　本事故発生場所付近を操船した経験は豊富であった。 ②　船長Ｂ ａ　令和元年に操縦免許を取得し、６、７年の操船経験を有していた。 当初は趣味としての利用から小型船舶を所有していたが、その後、漁業に従事するようになった。 本船を含め複数の船舶を乗り継ぎ、Ｂ船については約２年間使用していた。 ｂ　ふだんから単独で操業を行うことが多く、本事故発生場所付近での操業経験も豊富であった。 (2)　Ｂ船の音響信号設備 Ｂ船には、汽笛等の音響信号設備は搭載されていなかった。 (3)　その他の情報 船内にいた船長Ａ及び乗組員Ａを除き、Ａ船の乗船者は、暴露甲板上で本件作業を行う際は救命胴衣を着用しており、本事故当時も着用していた。 本件作業に従事していた乗組員３人は、衝突するまで、Ｂ船の存在に気付いていなかった。 船長Ｂは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。
分析	
乗組員等の関与	Ａ　あり、Ｂ　あり
船体・機関等の関与	Ａ　あり、Ｂ　なし
気象・海象等の関与	Ａ　なし、Ｂ　なし
判明した事項の解析	(1)　Ａ船について ①　Ａ船は、本事故当時、腰痛の乗組員Ａを病院に向かわせる必要があり、帰航を急ぐ状況下、本件作業を入航時までに終えておく必要があると考えたことから、船長Ａは、自動操舵を用いたＡ船の操船と本件作業とを並行して行っていたものと考えられる。このため、船長Ａが操舵室で見張りを行う際、Ａ船の前路に対して十分に注意を払うことができていなかった可能性が

	あると考えられる。 ② ①の状況から、船長Ａは、操舵室を断続的に離れる状態となり、前路に対する継続した見張りを行っていなかったものと考えられる。 ③ 船長Ａは、目視以外にも断続的にレーダーで周囲の確認を行っていたものの、使用していた６Ｍレンジでは近距離に存在する小型船舶が表示されにくい状況であった可能性があると考えられる。 ④ 船長Ａは、Ａ船の操舵室からは船首外板や航行時の船首浮上によって、船首方に死角が生じることを認識していたものの、継続した見張りを行っていなかったことで、当該死角内に漂泊していたＢ船を目視で捉えることができなかったものと考えられる。 ⑤ 船長Ａは、航行を開始して漁場を離れた際の見張りにおいて、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、その後も死角を補うための見張りや、レーダーのレンジを調整して周囲の状況を確認する措置を採っていないなど、船首方に対する適切な見張りを行わないまま航行したことから、漂泊中のＢ船に気付かなかったものと考えられる。 ⑥ ①～⑤から、船長Ａが前路で漂泊するＢ船の存在に気付かないままＡ船を航行させ、Ａ船はＢ船と衝突したものと考えられる。 (2) Ｂ船について 船長Ｂは、接近するＡ船の存在を認識していたものの、Ａ船が知人である船長Ａの漁船であったことから、Ａ船がＢ船に用事があるなど、目的を持って接近してきていると思い込んだものと考えられる。 このことから、船長Ｂが、接近するＡ船との衝突を避けるための措置を採らず、漂泊を続けたＢ船はＡ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、十六島鼻灯台北西方沖において、Ａ船が南南東進中、Ｂ船が漂泊中、船長Ａが、船首方に死角が生じている中、船首方に航行の支障となる他船はいないと臆断し、死角を補う見張りを行っていなかったため、また、船長Ｂは、Ａ船がＢ船に目的をもって接近していると思い込み、衝突を避けるための措置を採らなかったため、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に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・小型漁船の船長は、操船を行う際、周囲の適切な見張りを行うこと。

	・操船者は、船首浮上によって見張りの支障となる死角を生じる場合、時々、船首を左右に振ったり、操舵室内を移動して周囲の状況を確認したりするなどして船首方の死角の解消を図るとともに、航海計器も併用しながら見張りを適切に実施すること。 ・操船者は、航海計器を用いた見張りを行う場合、適切なレンジに変更するなど、航海計器を有効に活用した見張りを行うこと。 ・操船者は、接近する他船を認めた場合は同船を継続監視し、その後、衝突するおそれがあると判断された場合には早期に注意喚起及び衝突回避の措置を講じること。