

船舶事故調査報告書

令和8年1月28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5月12日 19時41分頃
発生場所	高知県大月町白埼南西方沖 白埼灯台から真方位215° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯32°49.1′ 東経132°37.7′）
事故の概要	漁船第三十八源漁丸 ^{げんりょう} は、南西進中、また、漁船第80蛭子丸 ^{えびす} は、船首を北西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 第80蛭子丸は、乗組員1人が負傷し、右舷船尾部外板に破口を生じて沈没し、また、第三十八源漁丸は、球状船首に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和7年5月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第三十八源漁丸、19トン K02-6938（漁船登録番号）、道水中谷水産株式会社（A社） 19.52m（Lr）×4.71m×1.58m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成3年12月20日（写真1 参照）  写真1 A船 B 漁船 第80蛭子丸、19トン K02-2495（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×5.22m×2.10m、FRP ディーゼル機関、603kW（動力漁船登録票による）、平成3

	年10月10日
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 67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2月27日 免許証交付日 令和2年9月9日 (令和8年2月26日まで有効)</p> <p>B 船長B 37歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年9月2日 免許証交付日 令和7年3月12日 (令和12年9月1日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人(乗組員)</p>
損傷	<p>A 球状船首に破口及び擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口(全損)</p>
気象・海象	<p>気象: 天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象: 波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻: 18時59分頃</p>
事故の経過	<p>A船は、中型まき網漁業に従事する運搬船で、船長Aほか2人が乗り組み、航海灯(マスト灯、舷灯、船尾灯)を点灯し、令和7年5月12日19時15分頃、網船(以下「僚船A」という。)と共に大月町泊浦漁港を出航した。</p> <p>A船及び僚船Aは、先に出航して魚群探索を行っていた船団の漁労長の指示で、高知県宿毛市沖の島の北方海域に向かった。</p> <p>船長Aは、操舵室中央の椅子に腰を掛け、レーダー(0.75Mレンジ)、GPSプロッター等を作動させ、手動操舵で操船に当たり、4~5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)としてA船を西進させた。</p> <p>船長Aは、A船が大月町弦場の鼻の北西方沖に達した頃、沖の島に向けて左舵を取った。その際、進路方向となる南西方海域を見通したところ、他船を見掛けなかった。</p> <p>船長Aは、僚船Aが数百m右舷前方を先航する中、波高が少し高かったので、レーダーの海面反射除去の調整を行い、A船を南西進させた。</p> <p>船長Aは、船首浮上によって船首方に死角が生じる状況下、船首方に航行の支障となる他船はいないと思い、左舷方の島影を見たり、レーダー画面で船首方を確認したりしながら約9knの速力でA船の南西進を続けた。</p> <p>僚船Aの船長(以下「僚船船長A」という。)は、レーダー(0.75Mレンジ)画面でA船の船首方付近に船舶の映像を認め</p>

た。そこで、出航時に友人である船長Bに電話を架けて漁獲量などの情報交換を行った際、船長Bが大月町安満地漁港沖に錨泊していると言っていたことを思い出し、その映像がB船であることを知った。

僚船船長Aは、レーダー画面でB船の映像とA船のエコートレイル（映像の移動方向と速度の目安となる残像表示）の映像を見て、A船の船首方付近にB船がいるものの、船長Aの操船経験が豊富であったので、B船に気付いているであろうと思った。

僚船船長Aは、遠方のB船を目視で確認したところ、B船の灯火が見えにくかったので船長Bに電話を架け、B船がA船の船首方付近にいることや他船からよく見えるように灯火を明るく点灯した方がよいことを伝えた。

船長Aは、南西進中、船首方の海面が明るく光り出したので、プランクトンが光っていると思い船首方を漫然と見ていたところ、突然船首方にマストが見え、慌てて左舵を取ったものの、衝撃を受けた。

船長Aは、A船を停船させ、立ち上がって前方を確認したところ、B船を認め、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したことを知った。

(図1 参照)

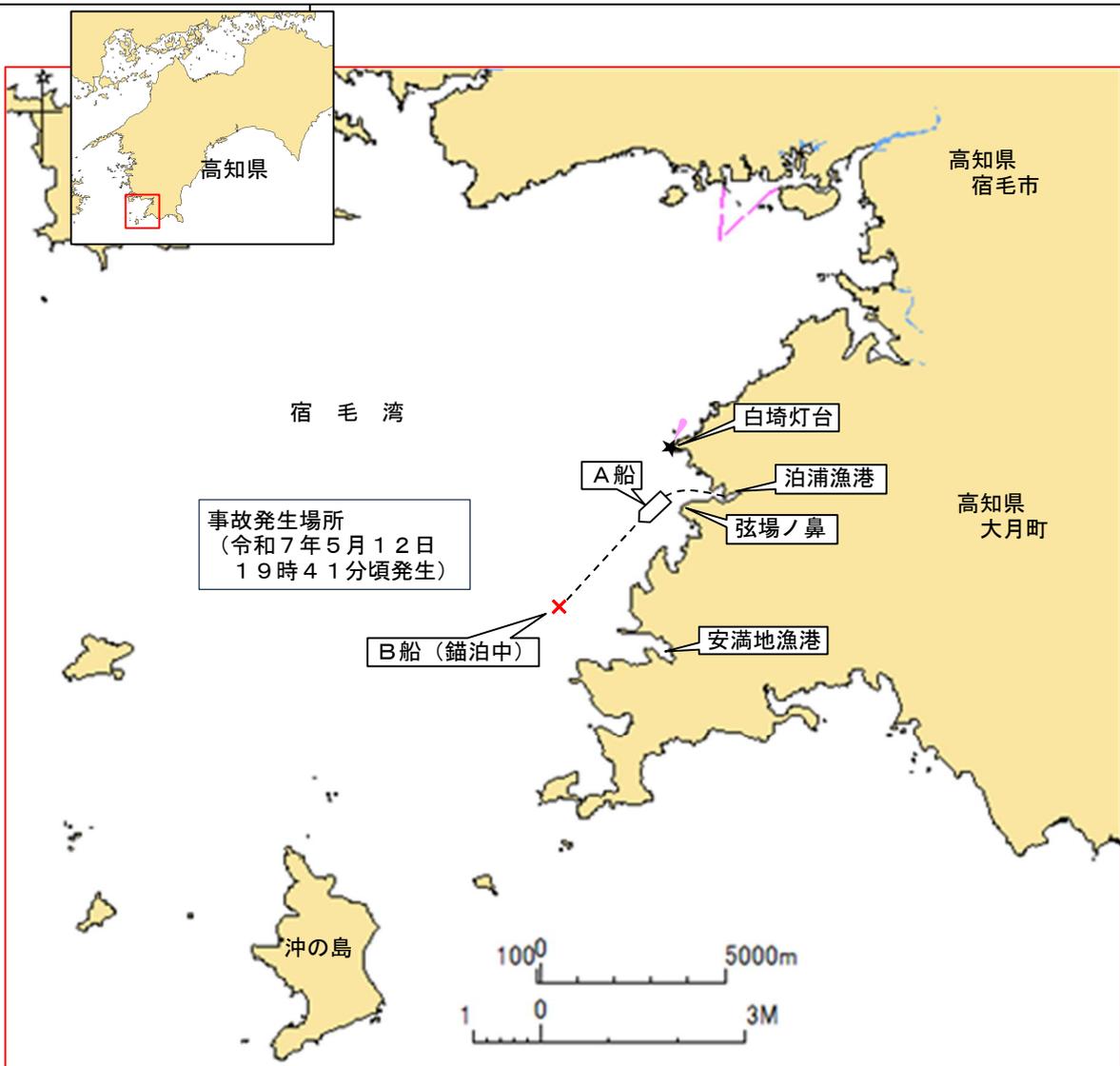


図1 事故発生経過概略図

僚船船長Aは、B船を目視していたところ、A船とB船とが衝突したので、本事故発生場所に向かった。

船長Aは、乗組員の負傷の有無及びA船の船首部の損傷状況を確認していたところ、僚船Aが来援したことに気付いた。

僚船船長Aは、本事故発生場所に到着し、A船及びB船の損傷状況を把握して本事故の発生をA社に連絡した。

僚船船長Aは、B船が浸水していたので、B船に僚船Aを接舷し、船首と船尾とをロープで連結して横抱き状態とし、A船と共にB船の出航場所に向かった。

僚船船長Aは、航行を開始して間もなく、B船の傾斜が増大したので、危険を感じ、B船の乗組員を僚船Aに移乗させ、連結したロープを切断したところ、B船は沈没した。

A船及び僚船Aは、その後、出航場所に戻った。

B船は、中型まき網漁業に従事する網船で、船長Bほか10人が乗

り組み、航海灯（マスト灯、舷灯、船尾灯）を点灯し、19時00分頃に安満地漁港を出航した。

船長Bは、19時15分頃に本事故発生場所付近に到着し、魚群探索を行っている灯船からの連絡を待つこととした。その場所で、主機を運転させたまま、主機操縦レバーを中立として錨を左舷船首から投入し、錨に繫いだ錨索を約150m伸出して船首部のたつに係止した。

船長Bは、その後、B船の船首が北西方を向いて走錨しないことを確認した後、主機を停止し、航海灯を消灯した。そして、操舵室上方のマストに白色全周灯1個を、後部甲板のデリックポスト上方に作業灯（LED灯）1個をそれぞれ海面から10～11mとなる高さに点灯して錨泊を開始した。（図2参照）

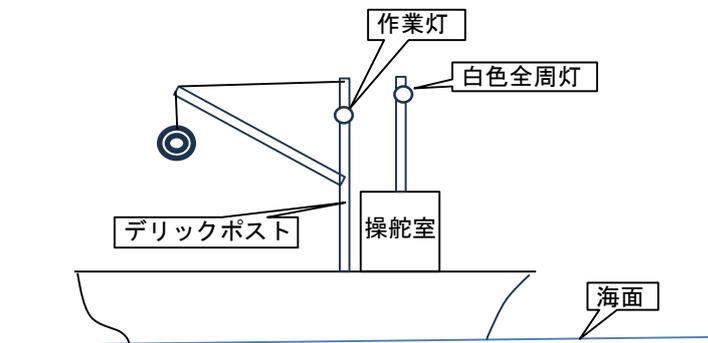


図2 B船の灯火点灯状況概略図

船長Bは、操舵室でレーダー及び目視による見張りを行い、乗組員3人を後部甲板に配置して目視による見張りに当たさせた。

船長Bは、僚船船長Aから電話を受け、B船がA船の船首方付近にいることや灯火を明るく点灯した方がよいことを聞いた。

船長Bは、白色全周灯と作業灯を点灯していたものの、他船から一層見やすいように、後部甲板のデリックポストのブームに取り付けられた作業灯（LED灯）7個と操舵室右舷側上部に取り付けられた作業灯3個を新たに点灯した。

船長Bは、薄暗い中、右舷正横0.5M付近にB船に接近するA船を視認し、作業灯を多数点灯したので、いずれA船がB船に気付いてB船を避けるであろうと思った。

船長Bは、A船の動静を見ていたところ、A船が変針せずに右舷正横約100m至近に接近するので、危険を感じて気が動転し、汽笛を使用して注意喚起信号を行うことに考えが及ばず、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、B船の損傷及び乗組員の負傷の状況を確認したところ、後部甲板下の船室で休息していた乗組員（以下「乗組員B」という。）が頭部を負傷しているのを認めた。

	<p>船長Bは、漁労長に本事故の発生を報告し、船舶所有者に救急車の手配を依頼した。</p> <p>漁労長は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、僚船Aに横抱きされて本事故発生場所を出発して間もなく、沈没した。</p> <p>乗組員Bは、出航場所に戻った後、救急車で病院に搬送され、頭頂部打撲傷と診断された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長Aに関する情報</p> <p>船長Aは、20歳から漁船に乗り組み、平成13年に免許を取得し、船長として漁船を操船するようになり、令和元年にA社に入社し、A船の船長職をとっていた。</p> <p>船長Aは、漁場が宿毛湾周辺の海域であったので、ふだんから係留場所と漁場との往復を1人で操船しており、本事故発生場所付近の航行経験が豊富で操船に慣れていた。</p> <p>(2) A船の船首方の死角に関する情報</p> <p>A船は、空船で航行すると船首が浮上し、船長Aが操縦席に腰を掛けた姿勢では船首方に死角が生じていた。</p> <p>(3) 船長Aのレーダーによる見張りに関する情報</p> <p>船長Aは、南西進する際、レーダーの海面反射除去の調整を行っていたので、船首方にいたB船の映像を確認しにくい状況であった。</p> <p>(4) 船長Bに関する情報</p> <p>船長Bは、17歳からまき網漁船の乗組員となり、約20年のまき網漁業の経験を有しており、平成17年に免許を取得後、網船船長である父の下で操船経験を積み、平成25年からB船の船長職をとっていた。</p>
<p>分析</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 A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、船首浮上によって船首方に死角が生じている状況下、白埼南西方沖を南西進中、船長Aが、船首方に航行の支障となる他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船の前路で錨泊中のB船に至近に接近するまで気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、沖の島に向けて左転する際、進路となる南西方海域に他船を見掛けなかったことから、船首方に航行の支障となる他船はいないと思い、適切な見張りを行わないまま南西進を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーで見張りを行っていたものの、海面反射除去の</p>

	<p>調整を行っていたことから、レーダー画面上のB船の映像を見落とし た可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、白埼南西方沖において、船首を北西方に向けて錨泊中、船 長Bが、右舷方にA船を認めた後、A船が変針してB船を避けると思 い、早期に注意喚起信号を行わなかったことから、A船と衝突したも のと考えられる。</p> <p>船長Bは、白色全周灯に加え多数の作業灯を点灯していたことか ら、A船が変針してB船を避けると思ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故時、A船が約100m至近に迫り、このまま衝突 するのではないかと気が動転したことから、汽笛を使用して注意喚起 信号を行うことに考えが及ばなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、白埼南西方沖において、A船が南西進中、B船が 船首を北西方に向けて錨泊中、船長Aが、船首方に航行の支障となる 他船はいないと思い、船首方の見張りを適切に行っていなかったた め、前路で錨泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、A船が変針し てB船を避けると思い、早期に注意喚起信号を行わなかったため、両 船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、船首方に死角が生じている状況下では、レーダーでの見 張りのみに頼らず、船首を左右に振るなどして目視による死角を 補う見張りを併用するなど、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、レーダーの海面反射除去の調整を行う際、強く設定する と物標の映像が映りにくくなることがあるので、適切に調整する こと。 ・ 船長は、錨泊中に接近する他船を認めた場合、他船が自船に気付 いていない可能性を考慮し、躊躇なく汽笛を吹鳴する等して注 意喚起を行うとともに早期に衝突を避けるための措置を採ること。