

船舶事故調査報告書

令和7年12月17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6月19日 20時05分頃
発生場所	境港第3区中浦水道の江島大橋付近 境港去ルガ鼻灯台から真方位160° 1,440m付近 (概位 北緯35°31.1′ 東経133°12.0′)
事故の概要	漁船昌次丸は、北北西進中、また、漁船司丸は、操業しながら南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月25日、主管調査官（広島事務所）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 昌次丸、0.6トン SN3-21449（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 司丸、0.2トン TT3-9134（漁船登録番号）、個人所有
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	なし
損傷	A なし B 左舷船尾部に亀裂、船外機に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約1～2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：19時26分頃
事故の経過	A船は、船外機船で、レーダーの備えはなく、船長Aが1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、法定灯火を表示し、境港第3区所在の係留場所を出航して島根県松江市本庄西方沖の漁場に向かった。 船長Aは、A船の船尾部に腰を掛けて船首方を向いた姿勢で、船外機を操作しながら、約15.5ノットの対地速力で、針路を松江市江島岸壁の北東端付近に向け、中浦水道を斜めに航行しながら北北西進していた。 船長Aは、B船がA船の前路で操業していたものの、B船の後方に当たる江島岸壁東側にある民間会社の工場の建物外の明かりに紛れたB船に気付かなかった。 船長Aは、前路に他船はいないと思い、同じ針路及び速力を保持したまま航行を続け、B船に接近していることに気付かず、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。(図1参照)



図1 事故発生経過概略図

船長Aは、A船をB船の近くに寄せ、船長Bのけがの有無等を確認し、B船が航行不能であることを認めた。

A船は、B船を境港第1区所在のB船の係留場所までえい航した後、境港第1区所在のB船の係留場所を経由し、A船の係留場所に向かった。

B船は、船外機船で、レーダーの備えはなく、船長Bが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、B船の係留場所を出航し、江島大橋付近の漁場に向かった。

B船は、漁場に到着後、船外機を停止としてチルトアップした後、両色灯を消灯した状態として白色全周灯を掲げ、船長Bが、B船の船尾部に腰を掛けて左舷側を向いた姿勢で、左手で櫓を漕ぎ、右手で釣

	<p>り竿<small>さお</small>を持って漁をしていた。</p> <p>B船が船首を南方に向けてゆっくりと前進中、船長Bは、左舷船首方にA船の灯火を認めたが、A船が中浦水道に沿ってB船を避けて航行していくと思い、A船から目を離して操業を続けた。</p> <p>船長Bは、B船に向かって接近してくるA船に気付いたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>B船は、自力での航行ができなかったため、A船にえい航されてB船の係留場所に戻った。</p> <p>船長Aは、漁師として50年以上の経験があり、漁場に向かって中浦水道を航行する際は、斜めに通航することが多かった。</p> <p>船長Bは、漁師として40年以上の経験があり、江島大橋付近で操業中に見掛けた船舶は、ほとんどが中浦水道に沿って航行していた。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>A船は、中浦水道を斜航しながら北北西進中、船長Aが、前路の見張りを適切に行わなかったことから、前路で操業中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、進行方向の陸上の明かりが見張りの支障になっていたものの、針路及び速力を維持し、慎重な見張りを行わなかったことから、B船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、中浦水道で操業しながら南進中、船長Bが、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船に気付いたものの、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷船首方にA船の灯火を認めた際、A船が中浦水道に沿ってB船を避けて航行していくと思ったことから、A船から目を離して操業を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が北北西進中、B船が操業しながら南進中、船長Aが、前路の見張りを適切に行わなかったため、B船に気付かず、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、B船に向かって接近してくるA船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、B船に気付かなかったのは、進行方向の陸上の明かりが見張りの支障になっていたものの、針路及び速力を保持し、慎重な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・レーダーを設置していない小型船舶の船長は、進行方向の陸上の明かりが、見張りの支障になっている場合は、速力を減じて慎重な見張りを行うこと。

	<ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、操業中であっても、衝突の可能性がある船舶を視認した場合は、継続的に同船の監視を行うこと。・ 小型船舶の船長は、接近する他船に対しては、衝突を避けるために、早めに携帯式エアホーン等で注意喚起信号を行うとともに、危険が迫った場合は、自らも避航動作をとること。
--	---