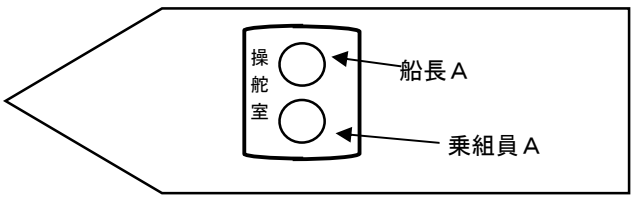
船舶事故調査報告書

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７年１０月２日　０３時５０分頃
発生場所	境港第２区（中野１号岸壁南南東方沖） 境港中野東防波堤灯台から真方位０５４°３７０m付近 （概位　北緯３５°３２.０′　東経１３３°１５.２′）
事故の概要	漁船海聖丸は、航行中、スパッド[*1]で固定された無人状態の台船ナビ７号に衝突した。
事故調査の経過	令和７年１２月１９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　海聖丸、４.８トン ＴＴ３－８１３４、個人所有 Ｂ　台船　ナビ７号、総トン数なし（全長約８.０m） なし、ナビマリン株式会社
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ、一級小型
負傷者	なし
損傷	Ａ　船首部外板に亀裂 Ｂ　外板に凹損
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　南、風速　約１～２m/s、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の中央期 月出時刻：１５時０８分頃、月没時刻：００時０８分頃 月齢：１０.３
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか１人（以下「乗組員Ａ」という。）が乗り組み、島根県松江市地蔵埼の北北西方１６海里（M）付近で底びき網漁を行った後、帰航する目的で、境港中野岸壁に向けて航行を開始した。 船長Ａは、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、０.７５M表示としたレーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、地蔵埼を通過後はＡ船を西南西進させていた。また、乗組員Ａは、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて前方を見ていた。（図１参照）  図１　Ａ船乗船者の配置（概要）

[*1] 「スパッド」とは、作業用の台船など海上浮体の位置を固定するため、船体を貫通する開口部を通って、船体から海底へ垂直に突き立てる円柱形又は角柱形の杭をいう。

Ａ船が境港東方沖に設置されている第２防波堤北端を通過した後、船長Ａは、引き続き目的地に向かうためにＡ船を左転させて船首を南西方に向け、Ａ船は約８ノットの対地速力で境港第２区に進入した。なお、この際、船長Ａは前路に航行の支障となる他船の存在を認めなかった。

船長Ａは、出航時の明るい時間帯に、スパッドで固定されたＢ船が中野地区ドルフィン桟橋（以下「本件桟橋」という。）の南南東方沖に位置していることを目視で確認していた。

船長Ａは、目視とレーダーでＢ船の位置を確認しようとしたが、夜間で港内の背景灯が多く、Ｂ船上に設置された灯火が視認しづらく、また、レーダー画面上では、Ｂ船と本件桟橋等の港湾構造物の反射が重なって表示され、Ｂ船の位置を明確に判別することが難しかった。

船長Ａは、出航時にＢ船を認めた際、本件桟橋の南端とＢ船との間は、Ａ船で航行することができる距離が離れていると認識しており、この記憶を基にＢ船と本件桟橋との距離を推測した。

船長Ａは、本件桟橋南端至近を航行すればＢ船との距離を離して航行できると考え、また、現在の進路のままでも本件桟橋とＢ船との間を通過できると思い、Ａ船の針路及び速力を維持していたところ、Ａ船の船首部がＢ船に衝突した。（図２参照）

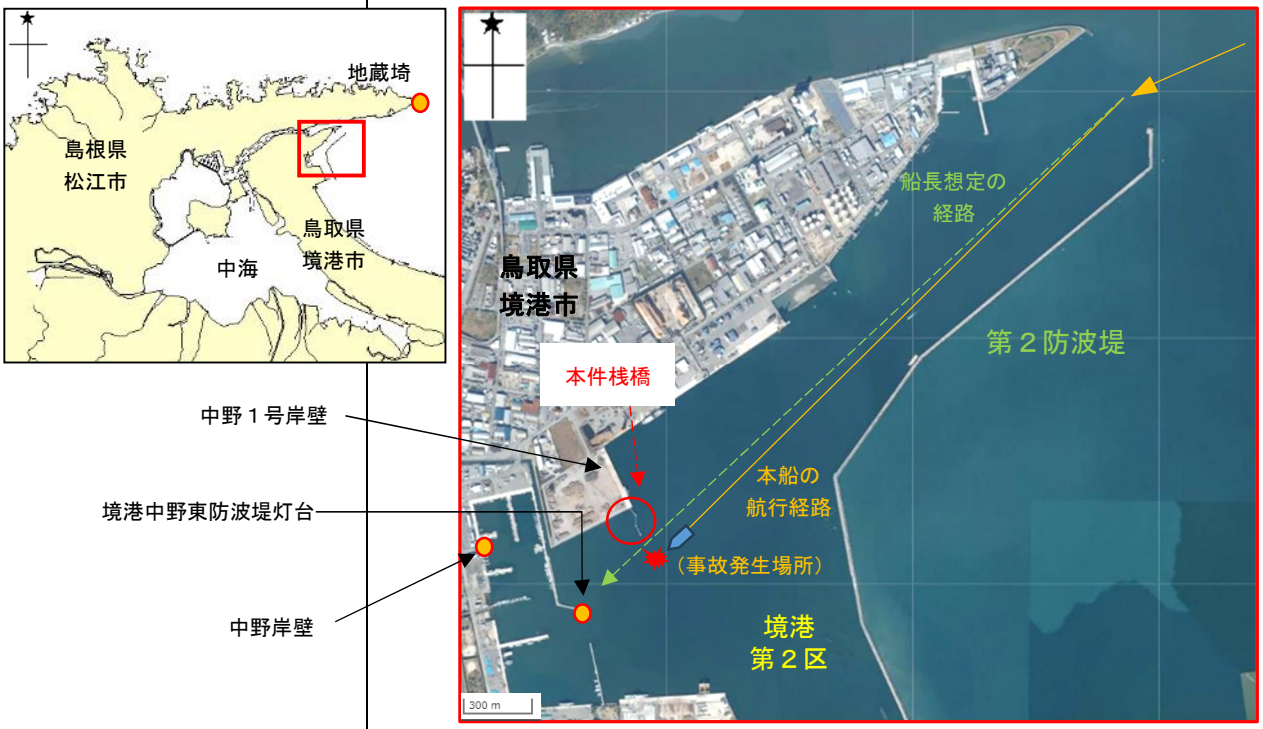


図２　事故発生経過概略図

（右図は、国土地理院 Web サイトの空中写真を加工して作成）

船長Ａは、直ちに主機のクラッチを中立の位置とした後、乗組員Ａに負傷がないことを確認するとともに、損傷状況を確認した上、Ａ船を操船して目的地へ向かった。

	船長Ａは、目的地に到着後、一旦帰宅し、明るい時間になってから自身の所属する漁業協同組合担当者に本事故発生を連絡し、その後、同担当者から海上作業実施会社担当者に連絡が行われ、同社担当者が海上保安庁に通報した。 船長Ａは、本船での船長経験が約１７年あり、ふだんから、昼間に出航して、翌日の日出前の暗い時間帯に帰航しており、事故発生場所付近における夜間の操船には慣れていた。 船長Ａ及び乗組員Ａは、操舵室内にいたので救命胴衣は未着用であった。 Ｂ船は、地質調査を目的に、本事故発生の４日前から事故発生場所にスパッドで固定されていた。 Ｂ船上の四隅には、日没時に自動で点灯する黄色点滅灯が設置されており、黄色点滅灯は本事故当時も点灯していた。また、Ｂ船上にはレーダーリフレクターも設置されていた。 Ｂ船を用いて海上作業を行う担当者は、本事故発生前日の日没時にＢ船上の黄色点滅灯の点灯を確認していた。
分析	(1)　Ａ船 ①　船長Ａは、これまでの事故発生場所付近の航行経験と、出航時の明るい時間帯にスパッドで固定されたＢ船を視認していたことから、Ｂ船の存在を把握していたものと考えられる。 ②　境港内は、本事故当時、街灯(あか)りが多く、Ｂ船上に設置された黄色点滅灯が周囲の灯りに紛れて視認しづらい状況であったものと考えられる。 ③　②から、船長Ａは、目視によるＢ船の位置確認が困難となっている状況下、レーダーでＢ船と周囲の構造物との重なりを解消していなかったことから、航海計器を適切に活用できていなかったものと考えられる。 ④　船長Ａは、本事故発生前にＢ船の正確な位置を目視やレーダーで把握できていなかったものの、自身の記憶に基づいて操船すればＢ船と距離を離した経路でＡ船を航行させることができると過信したことから、減速したり、停船したりして、Ｂ船の正確な位置の把握を行わなかったものと考えられる。 ⑤　①～④から、Ａ船がＢ船に衝突したものと考えられる。 (2)　Ｂ船 ①　Ｂ船は、本事故発生の４日前から本事故発生海域にスパッドで固定されており、日没時に自動で点灯する黄色点滅灯がＢ船の四隅に設置されていた。 ②　Ｂ船上の黄色点滅灯は、Ｂ船を用いて行われている海上作業の関係者が、本事故発生前日の日没時に点灯するのを確認していた。

	③　①及び②から、Ｂ船は、夜間においても必要な灯火が適正に表示されていたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、Ａ船が南西進中、船長Ａが、スパッドで固定されたＢ船の位置を推測しながら操船し、レーダー等を活用してＢ船の正確な位置の確認を行わなかったため、Ａ船がＢ船に接近していることに気付かず、Ａ船がＢ船に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、常時、見張り及び船位の確認を適切に行うこと。特に、夜間は、レーダーやＧＰＳプロッター等、自船に搭載している航海計器を活用すること。また、レーダー等を使用する際は、周囲の船舶や物標等を把握できるよう、適切な設定とすること。 ・小型船舶の船長は、特に夜間に航行する際、他船や物標等が視認しにくく、また、レーダー映像も明瞭ではない場合、減速したり停船したりして、周囲の状況を慎重に確認してから航行すること。 ・船長は、船舶事故が発生した場合、必要な支援が受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。