

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9月7日 06時15分頃
発生場所	愛媛県松山市今出漁港北西方沖 松山港垣生外防波堤北灯台から真方位343° 1,040m付近 (概位 北緯33°49.6′ 東経132°40.8′)
事故の概要	漁船こすもは、南進中、また、漁船泰伸丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年9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 こすも、4.7トン EH3-25562（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 泰伸丸、0.6トン EH3-23041（漁船登録番号）、個人所有 第281-41960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・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮侯 上げ潮の中央期 日出時刻：05時46分頃
事故の経過	A船（レーダーなし）は、船長Aが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、松山市高浜漁港を出航し、今出漁港西方沖の漁場に向かった。 船長Aは、ふだん、漁場までの移動が短時間であれば、操舵室のすぐ後ろにある後部甲板左舷側の操縦区画（以下「操縦場所」という。）で操船しても危険はないと思い、操縦場所で立って操船に当たっていた。 船長Aは、いつものように操縦場所で立って操船に当たり、約10ノットの対地速力で、手動操舵によってA船を南進させていた。 船長Aは、操縦場所から左舷側の通路及び操舵室の窓ガラス越しに前方を見ながら操船中、左舷船首方に2隻の漁船を認めたが、前路で漂泊中のB船には気付かなかった。 船長Aは、左舷方の漁船の動静に意識を向けながら操船を続け、2隻の漁船を左舷方に見て通過したので安堵し、朝食をとろうと思い、

顔を下方に向けて準備を始めた。

A船が速力を維持して南進中、船長Aが、顔を上げて前方を見たところ、目前にB船を認めたものの、どうすることもできず、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。

(図1 参照)

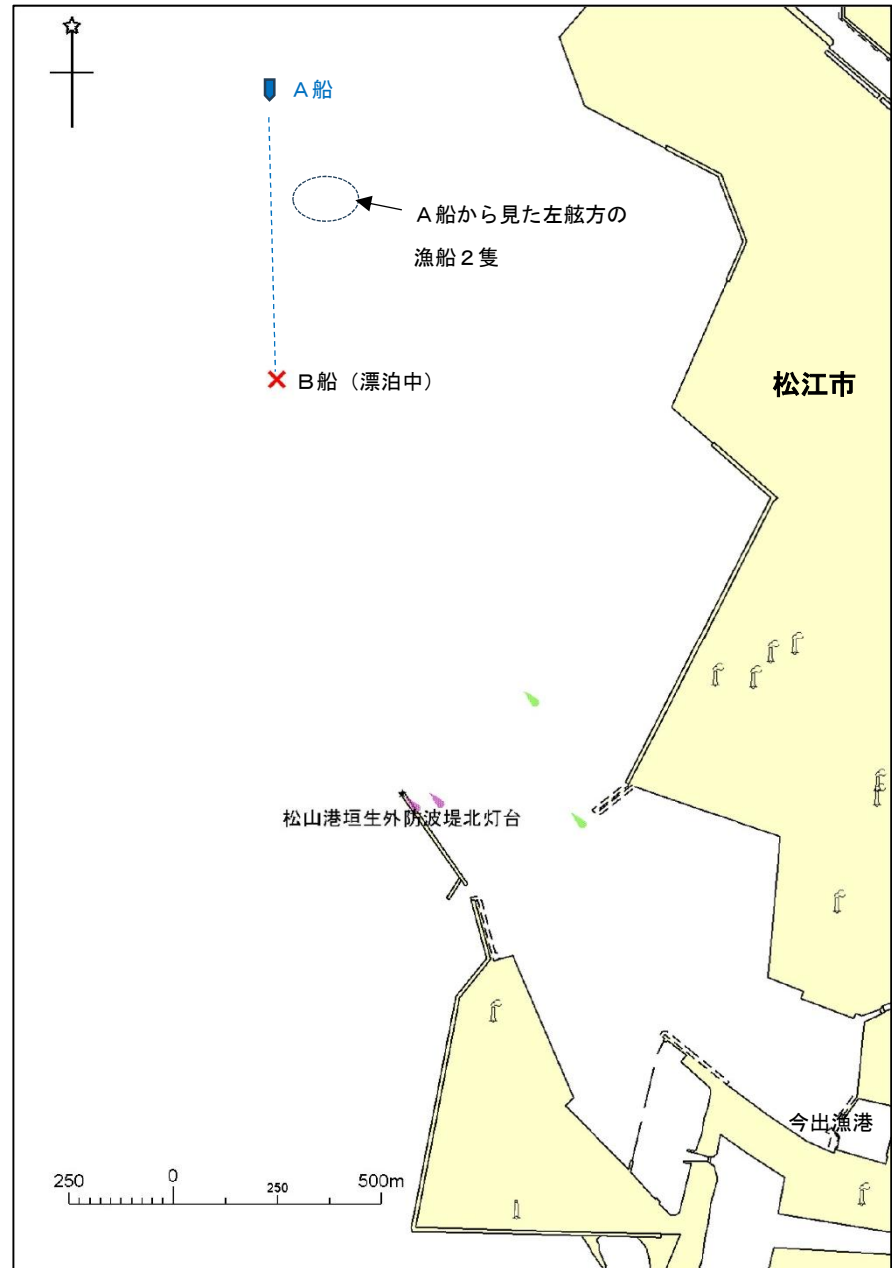


図1 事故発生経過概略図

本事故の発生を目撃したB船の仲間の漁船（以下「僚船B」という。）の船長は、118番通報を行った。

船長Aは、A船を反転させ、衝突の直前に海に飛び込んだ船長Bを引き上げた僚船Bに寄せ、船長Bのけがの有無及びB船の損傷状況を確認した。

A船は、自力で航行して出航地に戻った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、今出漁港を出航し、事故発生場所付近で漂泊して操業中、船長BがA船との衝突の危険を感じて海中に飛び込んだ後、A船と衝突した。

船長Aは、海上保安庁に本事故発生 of 通報を行わなかった。

船長Aは、本事故発生 of 約5～6年前から月平均で約5回漁に出掛けており、事故発生場所付近で幾度も操船した経験があった。

A船は、船首浮上がほとんど生じず、操縦席からは、前路に死角を生じていなかったが、操縦場所からは、A船の操舵室の囲壁や窓枠が死角となって、操縦席で操船するよりも前方の見通しが悪かった。

(写真1 参照)



写真1 操縦場所から見た船首方の見通し状況 (船長A提供)

本事故時、船長Aは、前路に他船はいないと思っていたので、船首を左右に振るなどの死角を補う見張りを行っていなかった。

船長Aは、救命胴衣を着用していた。

分析

(1) A船について

- ① 船長Aは、操縦場所から操船を行うとA船の操舵室の囲壁や窓枠が死角となることから、船首方から右舷方の通航船舶等の動静を継続的に監視できない状況であったものと考えられる。
- ② 船長Aは、操縦場所での操船が常態化していたことから、見張りの重要性に関して意識が低かったものと考えられる。
- ③ ①及び②から、船長Aは、船首方で漂泊していたB船に気付くのが遅れ、避航動作をとることができなかったものと考えられる。

(2) B船について

B船は、漂泊中、船長Bが、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bから必要な情報が得

	<p>られなかったため、船長BのA船に対する見張り状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>(3) (1)及び(2)から、航行中のA船と漂流中のB船とが衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が南進中、B船が漂流中、船長Aが前路で漂流中のB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが接近する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>
再発防止策	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、航行中に船首死角が生じる場合、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 小型漁船の船長は、操業中であっても、常時、周囲の見張りを適切に行い、自船に接近する他船を認めた場合は、その船舶に対して注意喚起を行い、更に接近する場合は、速やかに移動するなどの衝突を避ける措置を採ること。 ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。