

## 船舶事故調査報告書

令和7年11月5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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和7年3月12日 00時40分頃
<b>発生場所</b>	和歌山県日高町日ノ御崎西北西方沖 紀伊日ノ御崎灯台から真方位285° 2.6海里（M）付近 (概位 北緯33° 53.6' 東経135° 00.5')
<b>事故の概要</b>	コンテナ船清浦丸は、南南東進中、また、貨物船旭洋丸は、南東進中、両船が衝突した。 清浦丸は、右舷船尾部外板に凹損等を生じ、また、旭洋丸は、左舷船首部外板に凹損等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和7年3月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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。
<b>事実情報</b>	A コンテナ船 清浦丸、2,524トン 144581、鈴与海運株式会社（A社） 111.62m×17.80m×8.40m、鋼 ディーゼル機関、3,309kW、令和5年8月  B 貨物船 旭洋丸、499トン 140423、旭洋海運株式会社（B社） 75.50m×12.30m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成18年11月
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 42歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成15年3月26日 免状交付年月日 令和5年3月24日 免状有効期間満了日 令和10年3月25日  航海士A <sub>1</sub> 36歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年3月30日 免状交付年月日 令和7年1月16日 免状有効期間満了日 令和12年3月29日  航海士A <sub>2</sub> 20歳

	<p>四級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免許年月日 令和6年3月26日</p> <p>免状交付年月日 令和6年7月19日</p> <p>免状有効期間満了日 令和11年3月25日</p> <p>航海士A<sub>3</sub> 24歳</p> <p>四級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免許年月日 令和3年3月29日</p> <p>免状交付年月日 令和6年1月31日</p> <p>免状有効期間満了日 令和8年3月28日</p> <p>B 船長B 62歳</p> <p>四級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 昭和59年7月27日</p> <p>免状交付年月日 令和6年2月7日</p> <p>免状有効期間満了日 令和11年7月26日</p> <p>航海士B 62歳</p> <p>五級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 平成11年7月5日</p> <p>免状交付年月日 令和6年12月10日</p> <p>免状有効期間満了日 令和12年5月31日</p>
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損等 B 左舷船首部外板に凹損等、左舷船首部フェアリーダーに破損等
気象・海象	気象：天気 小雨、風向 北西、風力 2、視程 約5M 海象：うねり 波向南西、波高約1.0m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士A<sub>1</sub>、航海士A<sub>2</sub>及び航海士A<sub>3</sub>ほか8人が乗り組み、コンテナ106TEUを積載し、法定灯火を表示して、レーダー（コースアップ、6Mレンジ、オフセンターにより前方が約9M映る状態）及び電子海図表示装置（ECS）を作動させ、令和7年3月11日20時15分頃に愛知県名古屋港に向けて阪神港大阪区を出航した。</p> <p>A船は、23時50分頃、和歌山県有田市宮崎ノ鼻西方沖で、航海士A<sub>1</sub>、航海士A<sub>2</sub>及び航海士A<sub>3</sub>が船長Aから航海当直を引き継ぎ、針路約175°（真方位、以下同じ。）約13.0ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により日ノ御崎西方沖に向け航行していた。</p> <p>航海士A<sub>1</sub>は、操舵室の右舷側後方にあるテーブルの前で操舵室全體を見渡しながら立直し、航海士A<sub>2</sub>は、同室中央の操舵スタンド前で操船に当たり、航海士A<sub>3</sub>は、操舵スタンドの左舷側後方に設置されたレーダー画面及びECSを監視していた。</p> <p>航海士A<sub>2</sub>は、12日00時32分頃、反航船を避ける目的で、操</p>

	<p>舵スタンドにある自動操舵装置を操作し、針路を169°とした。</p> <p>航海士A<sub>2</sub>は、00時35分頃、初めて目視で右舷船首約70°600m付近にB船を認め、航海士A<sub>1</sub>及び航海士A<sub>3</sub>に報告し、航海士A<sub>3</sub>とレーダー画面を見ながらB船の航跡をプロットしてB船の動静を確認したものの、B船の動静を正確に把握できず、B船を同航船と判断し、レーダーの物標追尾機能（Target Tracking、以下「TT」という。）を使用してB船の針路及び速力を確認しなかった。</p> <p>航海士A<sub>2</sub>は、B船の動静を航海士A<sub>3</sub>に相談したとき、同航船で衝突する危険性はないと聞いたので、そのままの針路及び速力で操船を続けた。</p> <p>航海士A<sub>1</sub>及び航海士A<sub>3</sub>は、レーダーと目視でB船の存在を確認したとき、同航船であり、A船がB船を追い抜いていくと思い込み、全く衝突の危険を感じず、また、B船以外にA船の航行の支障となる他船を認めなかつたので、航海士A<sub>2</sub>を操舵室に残し、私物を取りに操舵室を離れた。</p> <p>航海士A<sub>2</sub>は、操舵室に1人残されたとき、不安に思ったが、自分の上の立場にいる者に意見を述べることに気後れし、航海士A<sub>1</sub>及び航海士A<sub>3</sub>に、単独で当直に就くことが不安である旨を申し出ことができなかつた。</p> <p>航海士A<sub>2</sub>は、ベアリングを測るなどして衝突のおそれを判断しないままB船の動静に注意を向けていたものの、B船の接近にどう対処して良いか分からぬまま同じ針路及び速力で操船を続け、至近となったB船から投光器の光を照射されて気が動転し、避航動作をとることができず、00時40分頃にA船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>航海士A<sub>1</sub>は、操舵室に戻ったとき、右舷至近にB船を視認して衝突する直前であり、どうすることもできなかつた。</p> <p>船長Aは、自室で休憩中、衝撃を感じて直ちに昇橋し、航海士A<sub>1</sub>及び航海士A<sub>2</sub>に状況を聞いてA船とB船とが衝突したことを確認し、直ちに主機を中立とした。</p> <p>船長Aは、昇橋してきた乗組員にA船の損傷状況の調査を命じ、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、A社の運航責任者に本事故の状況を報告しようとしたが、連絡に手間取り、ようやく01時20分頃B船に国際無線電話（VHF）で連絡を取つた。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により、その場に停泊し、来援した巡視船に先導され、09時50分頃に和歌山下津港下津区に着岸し、日本海事協会の検査員による調査の結果、航行に支障なしとの判断に基づき、18時50分頃に同港を出航して13日21時10分頃に京浜港横浜区に入港し、荷揚げを行つた。</p>
--	---

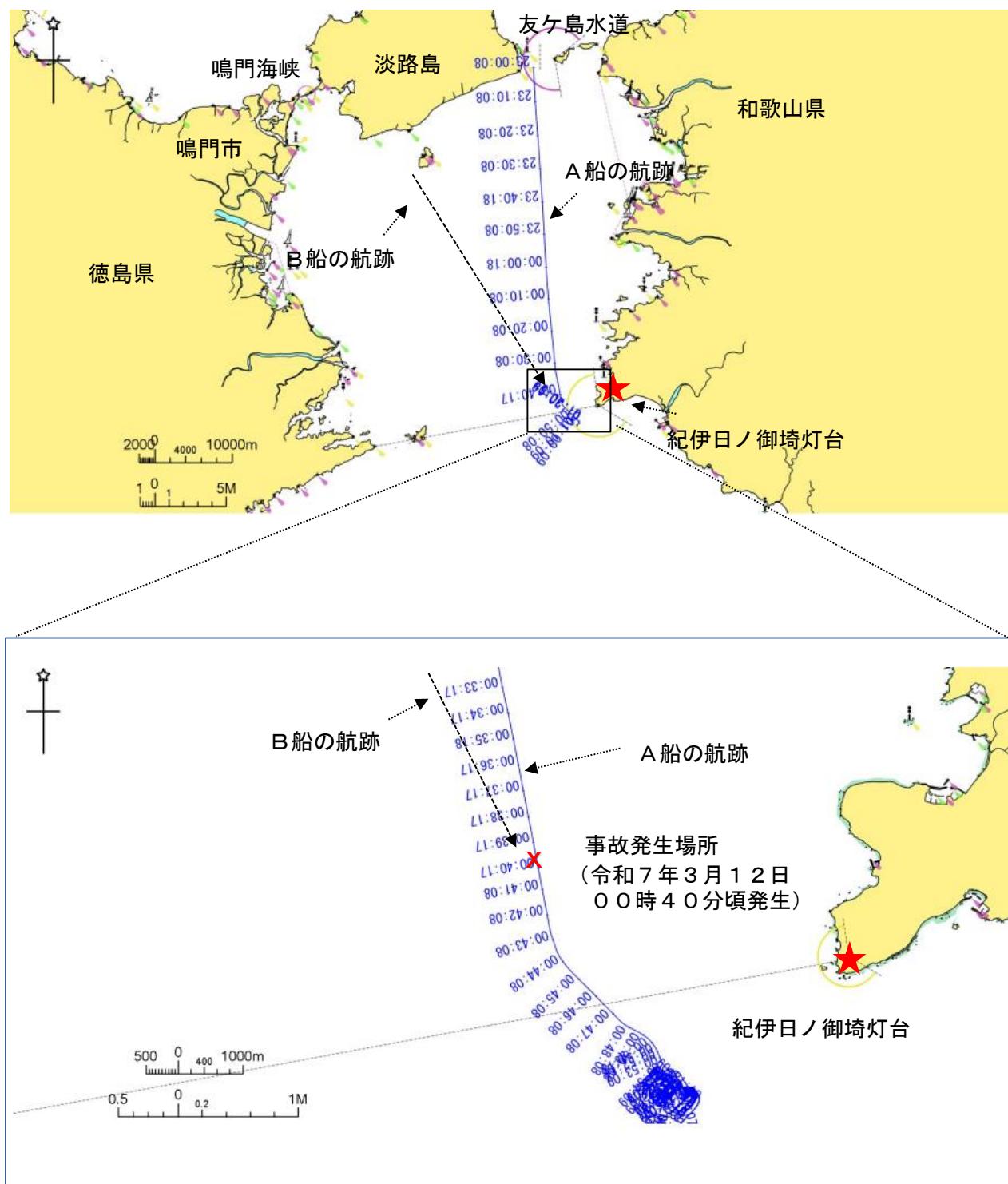
	<p>A船は、その後、3月24日広島県尾道市所在の造船所に入渠した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、コンテナ35T EUを積載し、法定灯火を表示して、レーダー（コースアップ、6Mレンジ、オフセンターにより前方が約9M映る状態）及びGPSプロッターを作動させ、11日06時50分頃に千葉県千葉港に向けて山口県徳山下松港徳山区を出航した。</p> <p>B船は、22時40分頃、徳島県鳴門市南東方沖で、航海士Bが船長Bから航海当直を引き継ぎ、GPSプロッター画面に表示された予定航路に沿って、針路約138° 速力約11.3knで自動操舵により日ノ御崎西方沖に向け航行していた。</p> <p>航海士Bは、23時40分頃、レーダーのレンジを広くして周囲の船舶の状況を確認したところ、左舷船尾方約10Mに友ヶ島水道から日ノ御崎方面に向かって南進するA船を認め、A船の動静をプロットして確認したところ、A船が針路約175° 速力約13.5knであり、B船の船首方を通過すると思い衝突の危険を感じず、また、B船の航行に支障となるような他船を認めなかった。</p> <p>航海士Bは、GPSプロッター画面に表示されていた予定航路のとおり航行することとし、12日00時10分頃に再びレーダーでA船の位置を確認したところ、A船とB船との方位間に方位変化はなく、距離が約5Mになったことを確認したが、この時も約30分前に確認したA船の動静を信じ込み、A船がB船の船首方を通過すると思っていた。</p> <p>航海士Bは、00時10分頃レーダーでA船との相対位置を確認したのち、目視でA船を確認し、レーダーによる監視を継続して行わなかつたので、A船が00時32分頃に反航船を避けるために左舵を取ったことに気付いていなかった。</p> <p>航海士Bは、A船がB船の左舷方をB船の針路と交差するように針路差約30°で南進しており、B船が海上衝突予防法上の針路保持船であることにとらわれ、危険を感じるまで針路を保持し、また、右舷船首約10° 約3Mに反航船を認めていたので、右舵を取ることを躊躇していた。</p> <p>航海士Bは、A船が次第に接近してきたが、いずれA船がB船を避けると思い、針路及び速力を保持した。</p> <p>しかし、B船が更に接近してきたので、危険を感じてA船に注意喚起のために投光器の光を照射し、慌てて右舵を取ったが間に合わず、00時40分頃B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、自室で休憩中に衝撃を感じて直ちに昇橋し、航海士Bに確認したところ、A船と衝突した旨の報告を受け、主機を中立とし、昇橋してきた乗組員全員にB船の損傷状況の調査を命じ、海上保安庁</p>
--	--

	<p>に本事故の発生を通報するとともに、B社に報告したところ、自船の現状の確認と相手船へ連絡するよう指示を受け、A船にVHFで連絡を取った。</p> <p>船長Bは、海上保安庁から巡視船が到着するまでその場で停泊するよう指示があり、その後来援した巡視船に先導されて10時10分頃に和歌山下津港和歌山区に着岸し、和歌山運輸支局の検査官による調査の結果、航行に支障なしとの判断に基づき、17時20分頃に同港を出航して13日20時50分頃に千葉港に入港し、荷揚げを行った。</p> <p>B船は、その後、4月4日尾道市所在の造船所に入渠した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船、写真4 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士A<sub>2</sub>は、令和6年3月に国立海技短大を卒業し、A社に入社して1年足らずであり、船長A、社内規定に基づく航海当直の指導責任者である航海士A<sub>1</sub>及び先輩の航海士A<sub>3</sub>の指導を受けながら、見習航海士として乗船していた。</p> <p>A船では、基本的に2人以上の当直制で運航していたが、船長の判断で、周囲に危険がないと考えられるときは、少しの時間であれば単独で当直させることもあった。</p> <p>A社は、最近運航を開始したA船のような大型船では、習熟を認めるまでは単独での当直を認めない方針であったが、A社が策定していた新人船員教育プランでは、単独当直で運航する小型の船舶を想定しており、単独当直を繰り返して責任感を持たせる旨が記載されており、大型船を想定した内容になっていたなかった。</p> <p>また、A社は、新人船員教育プランを各船に配布していたものの、船長Aがその存在を知らなかった。</p> <p>A社では、1人当直制で運航している船舶が多く、BRM(Bridge Resource Management)の研修を実施していなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 Aあり、Bあり</p> <p>船体・機関等の関与 Aなし、Bなし</p> <p>気象・海象等の関与 Aなし、Bなし</p> <p>判明した事項の解析 A船は、日ノ御崎西北西方沖を南南東進中、航海士A<sub>2</sub>が、B船に注意を向けていたものの、B船の接近にどう対処して良いか分からないまま同じ針路及び速力を保持したことから、至近となったB船から投光器の光を照射されて気が動転し、避航動作をとることができず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士A<sub>2</sub>は、B船の動静を航海士A<sub>3</sub>に相談したとき、同航船で衝突する危険性はないと聞いたことから、TTを使用してB船の針路及</p>

	<p>び速力を確認せず、そのままの針路及び速力で操船を続けたものと考えられる。</p> <p>航海士 A<sub>1</sub>及び航海士 A<sub>3</sub>は、レーダー画面を見ながら B 船の航跡をプロットして B 船の動静を確認したところ、同航船であり、A 船が追い抜いていくと思い込んだことから、衝突の危険を感じず、航海士 A<sub>2</sub>を操舵室に残し、私物を取りに操舵室を離れたものと考えられる。</p> <p>航海士 A<sub>2</sub>は、操舵室に 1 人残されたとき、不安に思ったが、A 社で BRM 研修を受けたことがなかったことから、操舵室での情報共有の重大さを理解できず、自分の上の立場にいる者に意見を述べることに気後れし、航海士 A<sub>1</sub>及び航海士 A<sub>3</sub>に申し出しがれことができなかつたものと考えられる。</p> <p>A 社では、1 人当直制で運航している船舶が多かったことから、BRM の研修を実施していなかつたものと考えられる。</p> <p>B 船は、日ノ御崎西北西方沖を南東進中、航海士 B が、A 船が次第に接近してきたが、B 船が針路保持船であると思ったことから、いずれ A 船が B 船を避けると考え、注意喚起の汽笛を鳴らさず、同じ針路及び速力で操船を続けたものと考えられる。</p> <p>航海士 B は、右舷船首約 10° 約 3 M に反航船を認めていたことから、A 船との衝突を回避するために右舵を取ることに躊躇していたものと考えられる。</p> <p>航海士 B は、00 時 10 分頃レーダーで A 船との位置関係を確認した際、A 船が B 船の船首方を通過すると思ったものの、その後目視のみで A 船を確認し、レーダーで継続して監視しなかつたことから、A 船が反航船を避けるために左舵を取って変針し、衝突のおそれが生じたことに気付いていなかつたものと考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、日ノ御崎西北西方沖において、A 船が南南東進中、B 船が南東進中、航海士 A <sub>2</sub> が、接近する B 船を認めた際、B 船の方位変化をコンパスで測定したり、レーダーを使用したりして B 船の動静を正確に、かつ、継続的に監視しないまま針路及び速力を保持したため、接近する B 船から投光器の光を照射されたことで気が動転し、避航動作をとることができず、また、航海士 B が、A 船が B 船の船首方を通過すると思い、A 船の動静をレーダーで継続的に監視する等適切な見張りを行わなかつたため、A 船の変針に気付かず、A 船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	<p>A 社は、新人船員教育プランを見直し、1 人当直制で運航できる基準及び手続きを見直すとともに、運航する全船に航海当直要領について再教育を実施した。</p> <p>B 社は、船長により乗組員に対して、当直要領、危険回避措置等について再教育を実施した。</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"><li>・船橋当直者は、他船と針路が交差する際は、完全に安全が確保できるまで他船の動向をレーダー等で継続的に監視すること。また、危険と判断される場合は、VHF等により他船と操船意図を相互に確認すること。</li><li>・船舶の運航者は、船舶の乗組員に対してBRMについて教育を実施し、操舵室内の認識共有の重要性について十分理解させること。</li><li>・船長は、見習航海士が航海当直に入る際には、指導等に当たる航海士をつけ、また、見習航海士を単独で当直に入れるかどうか判断する際には、自身で見習航海士の能力等をあらかじめ適切に見極めること。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録（抜粋）

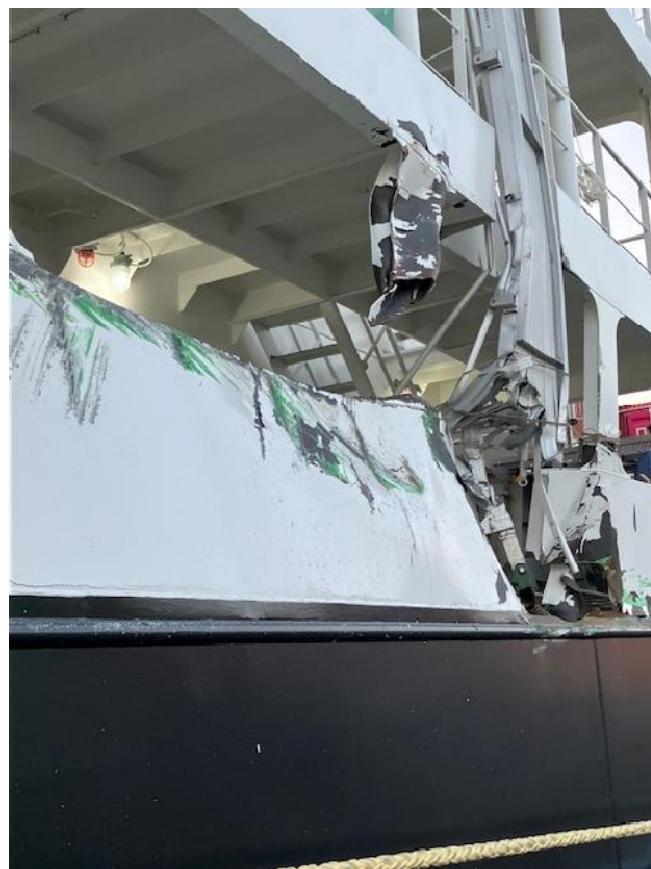
時 刻 (時 : 分 : 秒)	船 位*		船首方 位*	対地針 路*	対地速力 (kn)
	北 緯 (° -' -")	東 経 (° -' -")			
0:35:07	33-54-45.4	135-00-13.6	168	168.7	12.9
0:35:18	33-54-43.3	135-00-14.1	168	168.5	13.0
0:35:28	33-54-40.9	135-00-14.7	169	168.8	12.9
0:35:37	33-54-39.0	135-00-15.1	168	169.4	13.0
0:35:48	33-54-36.7	135-00-15.7	168	169.1	13.0
0:35:57	33-54-34.7	135-00-16.1	168	168.8	13.0
0:36:07	33-54-32.6	135-00-16.7	168	168.5	13.1
0:36:17	33-54-30.4	135-00-17.2	168	168.4	13.1
0:36:28	33-54-28.1	135-00-17.8	168	168.7	13.0
0:36:37	33-54-26.1	135-00-18.2	169	168.9	13.1
0:36:48	33-54-23.7	135-00-18.8	168	169.4	13.2
0:36:57	33-54-21.8	135-00-19.2	168	169.3	13.0
0:37:07	33-54-19.7	135-00-19.7	168	169.4	12.9
0:37:17	33-54-17.5	135-00-20.2	168	169.2	13.0
0:37:28	33-54-15.2	135-00-20.7	168	169.0	12.9
0:37:37	33-54-13.2	135-00-21.2	169	169.0	13.1
0:37:48	33-54-10.9	135-00-21.7	169	169.4	13.0
0:37:57	33-54-08.9	135-00-22.1	168	169.7	13.0
0:38:07	33-54-06.8	135-00-22.6	168	169.1	13.0
0:38:17	33-54-04.6	135-00-23.1	168	168.7	13.0
0:38:28	33-54-02.3	135-00-23.7	168	168.1	13.0
0:38:39	33-54-00.1	135-00-24.3	168	168.3	13.1
0:38:48	33-53-58.0	135-00-24.8	169	168.6	13.0
0:38:57	33-53-56.1	135-00-25.2	169	168.8	13.0
0:39:07	33-53-53.9	135-00-25.7	169	169.2	12.9
0:39:17	33-53-51.8	135-00-26.2	169	169.2	12.9
0:39:28	33-53-49.6	135-00-26.6	169	169.4	12.9
0:39:39	33-53-47.3	135-00-27.2	169	169.5	12.9
0:39:49	33-53-45.1	135-00-27.6	169	169.4	12.8
0:39:57	33-53-43.2	135-00-28.1	169	169.3	13.0
0:40:07	33-53-41.1	135-00-28.6	169	169.1	12.8
0:40:17	33-53-39.0	135-00-29.0	168	169.2	12.7
0:40:28	33-53-36.9	135-00-29.5	168	169.2	12.7
0:40:39	33-53-34.6	135-00-30.1	168	169.0	12.6
0:40:49	33-53-32.5	135-00-30.6	168	168.7	12.8
0:40:57	33-53-30.6	135-00-31.0	168	168.7	12.7

\*船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から98m、船尾から14m、左舷から5m、右舷から13mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



(A社提供)

写真3 B船



(B社提供)

写真4 B船の損傷状況



(B社提供)