


## 船舶事故調査報告書

令和7年2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 岡本 満喜子

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和5年11月21日 22時59分ごろ
<b>発生場所</b>	静岡県静岡市清水港南東方沖 清水灯台から真方位149°6.1海里（M）付近 （概位 北緯34°55.4′ 東経138°35.6′）
<b>事故の概要</b>	コンテナ船 <sup>クオリン</sup> KUO LINは、漂流中、また、貨物船 <sup>おおたがわ</sup> 太田川は、北北西進中、両船が衝突した。 KUO LIN は、船尾部に破口を伴う亀裂を生じ、また、太田川は、左舷船首部外板の凹損等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和5年11月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<b>事実情報</b> 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	<p>A コンテナ船 KUO LIN（バハマ国籍）、18,826トン          9796511（IMO番号）、CNC LINE LIMITED          169.99m×28.10m×14.20m、鋼          ディーゼル機関、14,280kW、2017年4月          （写真1 参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>B 貨物船 太田川、499トン          141218、鈴興株式会社、鈴与海運株式会社（運航者、B社）          75.93m×12.50m×7.00m、鋼          ディーゼル機関、1,471kW、平成22年3月          （写真2 参照）</p>

	 <p style="text-align: center;">写真2 B船</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A（中華人民共和国籍） 35歳  締約国資格受有者承認証 船長（バハマ国発給）  交付年月日 2020年10月7日  （2025年9月14日まで有効）</p> <p>航海士A（中華人民共和国籍） 23歳  締約国資格受有者承認証 航海士（バハマ国発給）  交付年月日 2023年5月15日  （2028年3月24日まで有効）</p> <p>B 船長B 61歳  三級海技士（航海）  免許年月日 平成17年7月13日  免状交付年月日 令和2年6月19日  免状有効期間満了日 令和7年7月12日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船尾部に破口を伴う亀裂  B 左舷船首部外板に凹損及び同ハンドレールに曲損  （写真3、写真4 参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真3 A船の損傷状況      写真4 B船の損傷状況</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好  海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか20人（中華人民共和国籍8人、フィリピン共和国籍11人、ルーマニア籍1人）が乗り組み、コンテ</p>

ナ683個（約11,209t）を積載し、令和5年11月21日04時00分ごろ清水港に向けて京浜港横浜区を出港した。

A船は、16時36分ごろ清水港南東方沖10M付近に到着し、22日01時30分に予定している水先人乗船までの間、漂泊して待機することとし、その旨を海上保安庁及び清水ポートラジオに通報した。

A船は、船首を西方に向けて漂泊し、21日19時50分ごろ航海士A及び甲板手（以下「甲板手A」という。）が昇橋して船橋当直に就き、法定灯火を表示するとともに通路灯を点灯させ、12Mレンジとしたレーダー2台及び目視により見張りを行っていた。

航海士Aは、甲板手Aから、レーダーで左舷方約7～8Mに自船に向かって航行するB船を認めた旨の報告を受け、自身もレーダーでB船の動静を確認したが、まだ自船まで距離があるので様子を見ることとした。

甲板手Aは、B船が進路を変えないまま約3Mに接近した頃、航海士Aからの指示を受け、B船に対して昼間信号灯\*1を照射したものの、B船の動静に変化が見られないので、同照射を続けた。

航海士Aは、航行中のB船が漂泊中のA船を避けるべきであり、B船がこれからどう動くのか分からなかったため、そのまま漂泊を続けていたところ、至近となってもB船に避ける気配がないので危険を感じ、長音の汽笛を鳴らした後、船長Aに連絡した。

A船は、船長Aが、昇橋しようとして階段を上っていた22時59分ごろその船尾部とB船とが衝突した。

船長Aは、海上保安庁に本事故の発生及び航行可能な損傷であることを通報して同庁からの指示を受け、清水水先区乗船場所で水先人を乗船させた後、清水港に入港した。

B船は、船長Bほか5人が乗り組み、コンテナ53個（約968t）を積載し、11時45分ごろ清水港に向けて千葉港千葉区を出港した。

B船は、19時50分ごろ船長Bが昇橋して単独で船橋当直に就き、6Mレンジのコースアップで船首方約9Mが映るオフセンターとしたレーダー及び電子海図を作動させ、約10.5ノットの対地速力で自動操舵により航行した。

船長Bは、21時40分ごろ自動操舵の針路を清水港に向く約340°に設定した際、レーダーで前路に他船を認めず、少し眠気を感じたものの、居眠りするほどではないと思い、操舵スタンドの後方に設置された椅子に腰を掛けていたところ、いつしか居眠りし始めた。

\*1「昼間信号灯」とは、国際航海の150総トン以上の船舶には必備の法定船用品で、昼間白光の点滅によって、有効にモールス信号で通信を行う灯具をいう。固定形のものと同携帯形のものがある。

船長Bは、ふと目覚めたところ、左舷船首方至近にA船を認め、椅子から降りて手動操舵に切り替え、右舵一杯としたものの間に合わず、B船の左舷船首部とA船とが衝突した。

B船は、衝撃を感じて昇橋してきた航海士（以下「航海士B」という。）が、海上保安庁に本事故の発生を通報し、同庁の許可を得て清水港に入港した。

（図1、図2 参照）

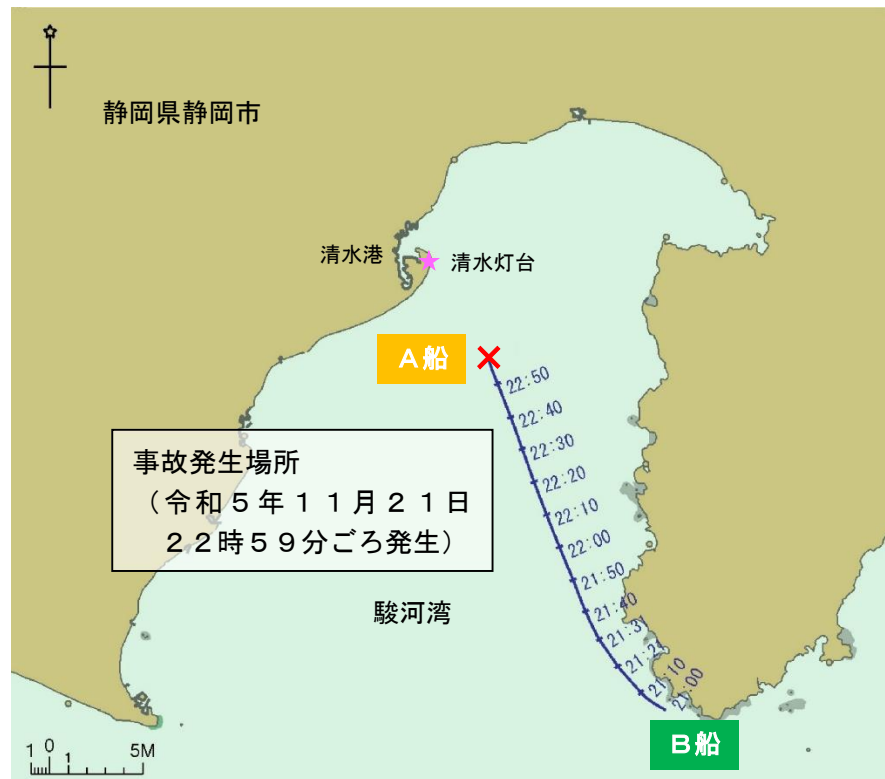


図1 航行経路図



図2 航行経路図（拡大図）

その他の事項

航海士Aは、自船に向かって航行するB船を認めた際、より早い段階で船長Aに報告すれば良かったと本事故後に思った。

船長Bは、昼食の際に焼酎の水割りを2杯飲んだ後、13時30分

ごろから約6時間の睡眠を取り、起きた際に酒酔いや眠気は感じなかったが、ふだんから疲労は感じていた。

B船は、操舵室右舷側壁面に船橋航海当直警報装置を取り付けており、同装置は、赤外線センサーにより当直者の動きを検知し、3分20秒間動きを検知しない場合に警報ブザーが鳴る設定であったが、本事故時、同センサーの前に揺れる障害物がぶら下げられており、警報ブザーが鳴らない状態であった。なお、現場調査時、同障害物は取り外されていた。(写真5、写真6参照)



写真5 B船の操舵室内の状況



写真6 船橋航海当直警報装置

航海士Bは、当直交替の引継ぎの際、船長Bの話し方から酒酔いは感じず、アルコール臭もしなかった。

B船においては、当直交替の際、アルコールチェッカーによる呼気測定を行い、前直者が同測定結果を確認してチェックシートに記入することとしていた。しかし、船長Bは、本事故当日の当直交替時、同測定結果が0mg/mlであった旨を自らチェックシートに記入し、前直の航海士Bは、同測定結果を確認していなかった。

**分析**

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

- A あり、B あり
- A なし、B なし
- A なし、B なし

A船は、清水港南東方沖で漂流中、航海士Aが自船に向かって接近するB船を認めて注意喚起信号を行ったものの、自船を移動させなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。

航海士Aは、船長Aが昇橋していない中、航行中のB船が漂流中のA船を避けるべきであり、B船がこれからどう動くか分からなかったことから、主機を使用して自船を移動させなかったものと考えられる。

B船は、清水港南東方沖を自動操舵で北北西進中、単独で船橋当直に当たっていた船長Bが居眠りしたことから、A船に対する認知及び

	<p>避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前路に他船を認めなかったこと、及び眠気を感じていたものの、居眠り運航の防止措置を採ることなく椅子に腰を掛けた姿勢のまま自動操舵により操船に当たっていたことから、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。</p> <p>B船は、船橋航海当直警報装置を適切に使用していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、当直交替時におけるアルコールチェックが適切に行われていなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、清水港南東方沖において、A船が漂流中、B船が自動操舵で北北西進中、航海士Aが自船に向かって接近するB船を認めて注意喚起信号を行ったものの、自船を移動させず、また、単独で船橋当直に当たっていた船長Bが居眠りしたため、A船に対する認知及び避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>B社は、本事故後、管理する船舶に対し、船橋航海当直警報装置の適切な使用及び当直交替時におけるアルコールチェックの適切な実施について徹底するよう指導した。</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、船長が不在の中、他船が自船に向かって接近し、衝突のおそれを認めた際は、速やかに船長に連絡して昇橋を求めること。</li> <li>・ 船橋当直者は、漂流中、自船に向かって接近してくる他船を認め、注意喚起信号等に反応がない場合は、早めに自船を移動させること。</li> <li>・ 船橋当直者は、航行中に眠気を感じた際は、立って操船に当たる、時々体を動かす、カフェインを含む飲料を摂取するなどにより、居眠り運航の防止措置を採ること。</li> </ul>

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 (° -' -")			
16:00:00	34-46-12.6	138-37-52.4	344	345.1	12.3
16:30:00	34-51-52.6	138-36-06.7	349	347.3	8.8
17:00:00	34-53-37.1	138-35-51.0	301	312.5	1.1
17:29:59	34-53-46.7	138-35-26.5	256	296.0	0.5
18:00:00	34-53-53.1	138-35-17.4	269	347.1	0.2
18:30:00	34-54-00.7	138-35-15.4	311	350.4	0.3
19:00:00	34-54-13.3	138-35-14.4	306	001.6	0.5
19:30:00	34-54-28.7	138-35-12.4	297	358.6	0.4
20:00:00	34-54-40.7	138-35-13.8	294	009.5	0.4
20:29:59	34-54-54.5	138-35-17.1	290	022.1	0.4
21:00:00	34-55-02.9	138-35-24.5	262	057.5	0.2
21:30:01	34-55-06.2	138-35-29.7	264	021.3	0.1
22:00:00	34-55-14.5	138-35-32.2	263	009.2	0.4
22:29:59	34-55-17.8	138-35-36.3	265	028.1	0.1
22:40:00	34-55-18.8	138-35-37.2	273	022.5	0.1
22:49:59	34-55-20.1	138-35-37.5	277	007.3	0.2
22:58:50	34-55-21.7	138-35-37.6	277	333.8	0.4
23:10:00	34-55-27.1	138-35-22.4	304	309.9	1.0

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

付表2 B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 (° -' -")			
19:59:57	34-36-59.6	138-57-42.5	226	224.0	10.6
20:28:06	34-35-36.6	138-52-45.7	261	263.0	9.0
21:00:17	34-36-32.2	138-47-14.1	295	300.0	9.7
21:10:17	34-37-29.0	138-45-37.1	310	313.0	10.2
21:20:16	34-38-45.7	138-44-13.8	314	318.0	10.3
21:30:06	34-40-10.3	138-43-01.4	321	323.0	10.6
21:40:37	34-41-50.7	138-41-59.5	333	336.0	10.8
21:50:57	34-43-37.5	138-41-08.1	336	336.0	11.3
22:00:06	34-45-12.5	138-40-20.1	336	337.0	11.3
22:10:16	34-46-59.0	138-39-28.2	336	338.0	11.3
22:20:27	34-48-46.4	138-38-38.6	336	339.0	11.2
22:30:26	34-50-31.5	138-37-52.2	336	340.0	11.2
22:40:17	34-52-13.3	138-37-07.0	335	338.0	10.8
22:50:07	34-53-52.4	138-36-19.7	336	338.0	10.9
22:58:59	34-55-22.0	138-35-38.2	355	013.0	8.6
22:59:33	34-55-26.6	138-35-37.6	321	336.0	8.6
23:00:13	34-55-31.4	138-35-33.4	335	332.0	9.1
23:10:05	34-56-20.0	138-35-22.8	349	354.0	2.7

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。