

# 船舶事故調査報告書

令和7年7月30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

|                                                           |                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類                                                      | 衝突                                                                                                                                                                                                               |
| 発生日時                                                      | 令和7年3月10日 01時51分ごろ                                                                                                                                                                                               |
| 発生場所                                                      | 和歌山県串本町潮岬南西方沖<br>潮岬灯台から真方位221° 2.1海里（M）付近<br>（概位 北緯33° 24.7′ 東経135° 43.6′）                                                                                                                                       |
| 事故の概要                                                     | セメント運搬船新豊洋丸は、西進中、また、貨物船佑勝丸は、東北東進中、両船が衝突した。<br>新豊洋丸は、左舷船首部外板に破口等を、また、佑勝丸は、左舷船首部の凹損等をそれぞれ生じた。                                                                                                                      |
| 事故調査の経過                                                   | 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）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。                                                                                                                                          |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A セメント運搬船 新豊洋丸、749トン<br>134587、株式会社中津留組（A社）<br>68.75m×11.50m×5.10m、鋼<br>ディーゼル機関、1,030kW、平成7年8月25日<br>B 貨物船 佑勝丸、499トン<br>140197、芙蓉管財株式会社（B社）<br>76.12m×12.30m×7.00m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成17年6月9日                  |
| 乗組員等に関する情報                                                | A 船長A 66歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和56年7月8日<br>免状交付年月日 令和3年4月26日<br>免状有効期間満了日 令和8年10月23日<br>航海士A 27歳<br>三級海技士（航海）（履歴限定）<br>免許年月日 平成30年3月27日<br>免状交付年月日 令和5年2月17日<br>免状有効期間満了日 令和10年3月26日<br>B 船長B 77歳<br>五級海技士（航海） |

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | <p>免 許 年 月 日 昭和43年8月23日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 令和6年3月26日</p> <p>免状有効期間満了日 令和11年6月7日</p> <p>航海士B 70歳</p> <p>五級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免 許 年 月 日 昭和63年11月24日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 令和6年7月5日</p> <p>免状有効期間満了日 令和11年9月4日</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 死傷者等  | なし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 損傷    | <p>A 左舷船首部外板に破口等</p> <p>B 左舷船首部に凹損等、左舷船首部ロープガイドに破損等</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視程 約8M</p> <p>海象：うねり 波向南西 波高約1.5m、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5人が乗り組み、空船で、法定灯火を表示し、6Mレンジとしたレーダー及び電子海図装置（ECS）を作動させ、令和7年3月9日14時12分ごろ高知県高知市高知港に向けて三重県四日市市四日市港を出航した。</p> <p>A船は、10日00時00分ごろ、串本町樫野崎東方沖で、航海士Aが船長Aから航海当直を引き継ぎ、針路252°（真方位、以下同じ。）約11.8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により潮岬南方沖に向け航行していた。</p> <p>航海士Aは、01時35分ごろ、レーダー画面で左舷船首方約6Mに東進するB船を認め、また、B船以外にA船の航行に支障が発生する他船を見掛けなかったため、B船の動向を目視のみで確認し、レーダー-trackingを行わず、同じ針路及び速力で操船を続けた。</p> <p>航海士Aは、A船とB船との距離が約2Mになったとき、予定していた変針点まで航行を続ければ、B船とかなり接近すると思った。</p> <p>航海士Aは、01時43分ごろ、予定していた変針点の約0.5M手前で右転して針路を275°とし、B船と左舷対左舷で無事に通過できることを目視で確認したのち、操舵室の左舷後部にある海図台に向かって日誌の記入を開始した。</p> <p>航海士Aは、日誌の記入を終了し、操舵スタンド前に立った直後に衝撃を感じ、B船が左舷側を通過して行くのを認め、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突したことに気付き、主機を中立運転とした。</p> <p>船長Aは、自室で休憩中、衝撃を感じたので直ちに昇橋して、航海士Aに確認し、A船とB船とが衝突したことを確認した。</p> <p>船長Aは、昇橋してきた航海士及び航海士A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、B船に国際無線電話（VHF）で連絡をとろうとしたが返事がなかった。</p> |

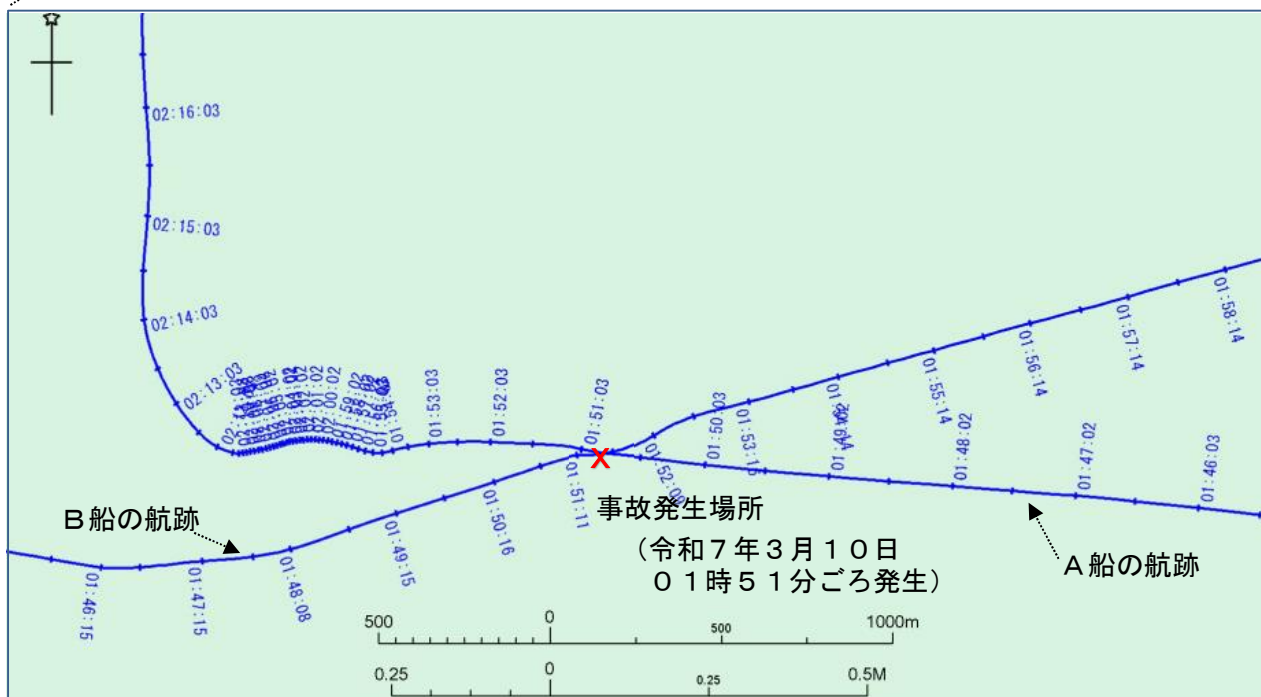
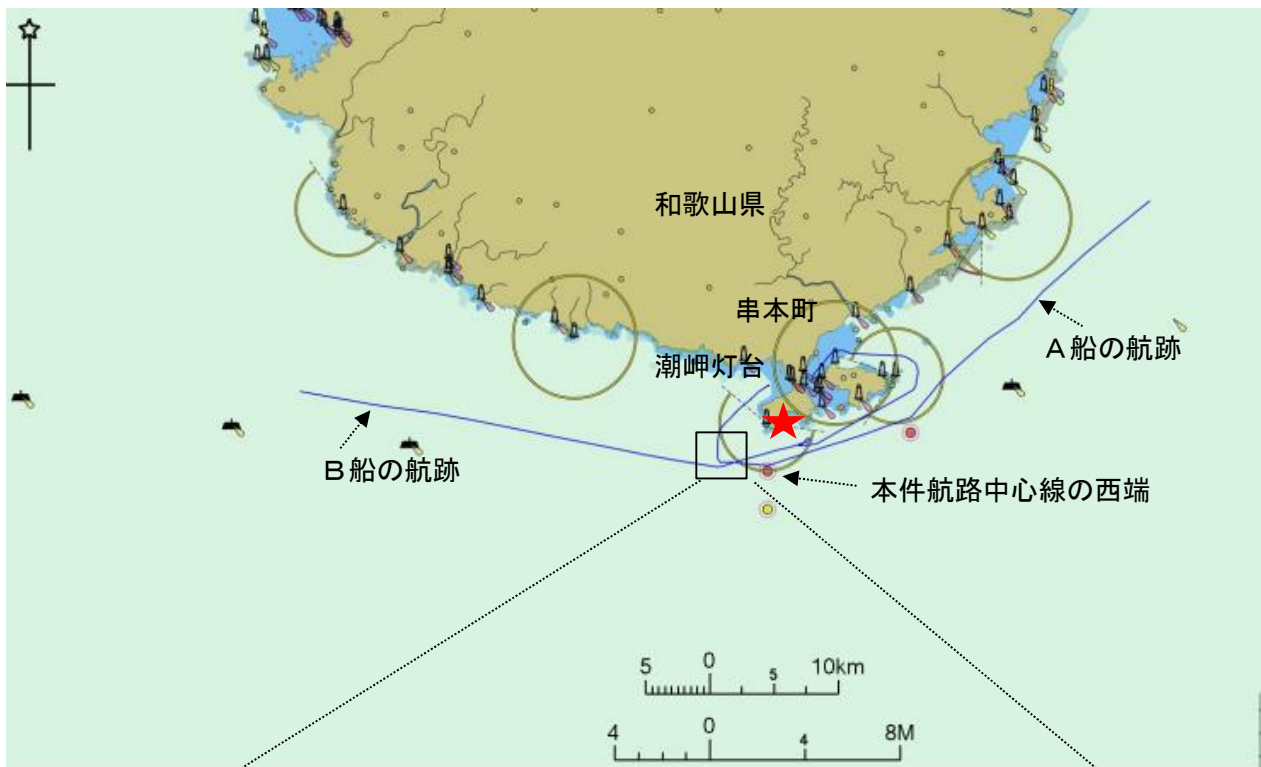
|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <p>A 船は、海上保安庁の指示により、潮岬北方沖に錨泊し、船級協会（NK）の検査員が船体の状況を調査したところ、左舷船首部外板に破口等が発見され、同協会の検査報告書に基づき近畿運輸局から臨時航行許可証が発行され、タグボートにえい航されて広島県向島町所在の造船所に入渠し修理された。</p> <p>B 船は、船長 B 及び航海士 B ほか 2 人が乗り組み、砂糖約 1,500 t を積載し、法定灯火を表示してレーダー及び GPS プロッターを作動させ、5 日 23 時 30 分ごろ千葉県千葉港に向けて鹿児島県徳之島町亀徳港を出航した。</p> <p>B 船は、9 日 23 時 30 分ごろ、潮岬西方沖で、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 097° 約 9.5 kn の速力で自動操舵により潮岬南方沖に向け航行していた。</p> <p>航海士 B は、B 船と A 船との距離が約 2 M になったとき、左舷船首方に西進する A 船を目視で認め、A 船の動向を目視のみで確認していたところ、A 船が B 船の左舷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潮岬南方沖約 2 M を通過することとし、01 時 46 分ごろ左転して針路を 072° とし、A 船の動静を意識せず、船首方及び左舷方の潮岬灯台を注視しながら航行していたところ、01 時 51 分ごろ船首方に突然 A 船の赤色の左舷灯を認め、右舵を取ったものの間に合わず、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、自ら左舷船首部の損傷状況を調査して油漏れや浸水がないことを確認し、操舵室に戻って主機を中立運転とした。</p> <p>船長 B は、海上保安庁から VHF で衝突の有無の確認があり、海上保安庁の指示で串本町串本港東方沖に錨泊し、詳細調査ののち抜錨して千葉港に入港して荷揚げを行った。</p> <p>B 船は、千葉港において海事検定協会の調査を受け、山口県下関市所在の造船所に入渠し、修理された。</p> <p>（付図 1 航行経路図、付表 1 A 船の AIS 記録（抜粋）、付表 2 B 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（船首部外板）、写真 5 B 船の損傷状況（左舷船首部ロープガイド） 参照）</p> |
| その他の事項 | <p>海上保安庁は、令和 5 年 6 月 1 日から潮岬の沿岸域に推薦航路<sup>*1</sup>（以下「本件航路」という。）を設定し、潮岬灯台南方 3.5 M より北</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

<sup>\*1</sup> 「推薦航路」とは、海上人命安全条約（SOLAS 条約）第 V 章第 10 規則に基づき、国際海事機関（IMO）が航路を指定する制度の 1 つで、中心線を定めることにより、対面通航を推奨するものである。

|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                           | <p>側を航行する船舶は、西進する場合は本件航路の中心線の北側を、東進する場合は中心線の南側を航行することが推奨されている。</p> <p>（海上保安庁 HP (<a href="https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/post-957.html">https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/post-957.html</a>) 参照)</p> <p>（本件航路は、過去の航行実績のほか、地形、海潮流その他の自然的条件及び船舶の輻輳を主として考慮の上、水路図誌発行者（海上保安庁）が推薦した図載航路とは異なるものである。）</p> <p>なお、本件航路の中心線は、西端が北緯 <math>33^{\circ}24.3'</math> 東経 <math>135^{\circ}45.3'</math>（潮岬灯台から <math>179^{\circ}2.0M</math>）、東端が北緯 <math>33^{\circ}25.9'</math> 東経 <math>135^{\circ}52.5'</math>（潮岬灯台から <math>093^{\circ}6.1M</math>）であり、電子海図上にこの位置のバーチャル A I S 航路標識（V-A I S）のシンボルマークが表示されている。（付図 1 航行経路図 参照）</p> <p>A 船は、本件航路に従って予定航路を作成し、本件航路の中心線の北側を西進し、西端を通過後に右転して針路を変更した。</p> <p>船長 B は、本件航路の存在を知っていたものの、以前から何度も航行する海域であり、予定航路を更新しておらず、GPS プロッターに本件航路の西端及び東端をプロットしていないまま、本件航路の中心線の北側を東進することになっていた。</p> <p>航海士 B は、本件航路の存在については講習を受けていたものの、本事故当時、本件航路について失念し、予定航路に沿って潮岬の南方約 <math>2M</math> を通過することに注意を向けていた。</p> <p>A 船及び B 船は、A I S を装備していたものの、両船とも A I S 情報をレーダー画面に重畳するように設定していなかった。</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり<br/>A なし、B なし<br/>A なし、B なし</p> <p>A 船は、潮岬南方沖を西進中、航海士 A が、左舷船首方に視認していた東進する B 船と左舷対左舷で通過しようと右転をしたのち、操舵室後部の海図台を向いて、見張りを行わなかったことから、左転して A 船に接近する B 船に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、潮岬南方沖を東北東進中、航海士 B が、左舷船首方に A 船を認めていたものの、A 船が B 船の左舷方を通過すると思い、A 船の動静を継続して監視しなかったことから、A 船の存在に気付かずに通過点の潮岬からの距離を気にして左転し、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 B は、本件航路の存在を失念したことから、推奨される航路と異なる方向に針路を取ったものと考えられる。</p> <p>船長 B は、本件航路の存在を知っていたものの、以前から何度も航</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | <p>行する海域であり、航海計画を更新していなかったことから、GPSプロッターに本件航路の西端及び東端の場所をプロットしておらず、本件航路の中心線の北側を東進する計画のまま表示していたものと考ええる。</p>                                                                                                                                                                                                               |
| 原因    | <p>本事故は、夜間、潮岬南方沖において、A船が西進中、B船が東北東進中、航海士Aが、左舷対左舷で通過しようとして右転したのち、海図台を向いて見張りを行わなかったため、A船に接近するB船に気付かず、また、航海士Bが、A船がB船の左舷方を通過すると思い、A船の動静を継続して監視しなかったため、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。</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"> <li>・ 船橋当直者は、見張りを適切に行い、他船と行き会う場合、完全に安全が確保できるまで、他船の動向に注意を向けること。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>・ 船長は、潮岬沖を通過する場合、本件航路の通航方法に従って航行することを乗組員に対して、あらかじめ共有しておくこと。</li> <li>・ AISを設置している船舶の船長は、レーダー等にAIS情報を重畳させておくこと。</li> </ul> |

付図1 航行経路図



付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)

| 時 刻<br>(時 : 分 : 秒) | 船 位※               |                    | 船首方位※<br>(° ) | 対地針路※<br>(° ) | 対地速力<br>(kn) |
|--------------------|--------------------|--------------------|---------------|---------------|--------------|
|                    | 北 緯<br>(° - ' - ") | 東 経<br>(° - ' - ") |               |               |              |
| 1:49:23            | 33-24-37.9         | 135-43-59.2        | 276           | 274.0         | 11.7         |
| 1:49:34            | 33-24-38.1         | 135-43-56.9        | 276           | 275.0         | 11.8         |
| 1:49:42            | 33-24-38.2         | 135-43-54.8        | 276           | 275.0         | 11.8         |
| 1:49:53            | 33-24-38.4         | 135-43-52.5        | 276           | 275.0         | 11.8         |
| 1:50:03            | 33-24-38.6         | 135-43-50.1        | 277           | 276.0         | 11.9         |
| 1:50:13            | 33-24-38.8         | 135-43-47.8        | 277           | 276.0         | 11.8         |
| 1:50:23            | 33-24-39.1         | 135-43-45.2        | 276           | 277.0         | 11.8         |
| 1:50:34            | 33-24-39.3         | 135-43-42.9        | 276           | 276.0         | 11.9         |
| 1:50:42            | 33-24-39.5         | 135-43-40.8        | 276           | 276.0         | 11.8         |
| 1:50:53            | 33-24-39.7         | 135-43-38.5        | 275           | 276.0         | 11.8         |
| 1:51:03            | 33-24-40.0         | 135-43-36.3        | 278           | 280.0         | 11.0         |
| 1:51:13            | 33-24-40.4         | 135-43-34.4        | 272           | 282.0         | 9.7          |
| 1:51:23            | 33-24-40.5         | 135-43-32.6        | 272           | 278.0         | 9.5          |
| 1:51:34            | 33-24-40.6         | 135-43-30.7        | 273           | 275.0         | 9.5          |
| 1:51:42            | 33-24-40.6         | 135-43-29.2        | 272           | 273.0         | 8.9          |
| 1:51:53            | 33-24-40.7         | 135-43-27.4        | 272           | 273.0         | 8.2          |
| 1:52:03            | 33-24-40.7         | 135-43-25.9        | 271           | 273.0         | 7.7          |
| 1:52:13            | 33-24-40.8         | 135-43-24.7        | 269           | 272.0         | 7.3          |
| 1:52:23            | 33-24-40.8         | 135-43-23.4        | 267           | 271.0         | 6.7          |
| 1:52:32            | 33-24-40.8         | 135-43-22.2        | 266           | 269.0         | 6.3          |
| 1:52:42            | 33-24-40.8         | 135-43-21.0        | 265           | 268.0         | 5.9          |
| 1:52:53            | 33-24-40.7         | 135-43-19.9        | 264           | 267.0         | 5.5          |
| 1:53:03            | 33-24-40.6         | 135-43-19.0        | 263           | 266.0         | 5.2          |
| 1:53:13            | 33-24-40.5         | 135-43-18.1        | 263           | 264.0         | 4.8          |
| 1:53:23            | 33-24-40.4         | 135-43-17.3        | 264           | 262.0         | 4.3          |
| 1:53:32            | 33-24-40.3         | 135-43-16.6        | 266           | 261.0         | 3.9          |
| 1:53:42            | 33-24-40.2         | 135-43-16.0        | 269           | 260.0         | 3.5          |
| 1:53:53            | 33-24-40.1         | 135-43-15.3        | 274           | 258.0         | 3.0          |
| 1:53:59            | 33-24-40.0         | 135-43-15.0        | 277           | 256.0         | 2.8          |
| 1:54:03            | 33-24-40.0         | 135-43-14.9        | 280           | 255.0         | 2.6          |
| 1:54:06            | 33-24-40.0         | 135-43-14.8        | 281           | 256.0         | 2.5          |

※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56m、船尾から13m、左舷から6m、右舷から5mであった。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<br>(時:分:秒) | 船位※             |                 | 船首方位※<br>(°) | 対地針路※<br>(°) | 対地速力<br>(kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
|               | 北緯<br>(° -' -") | 東経<br>(° -' -") |              |              |              |
| 1:46:05       | 33-24-29.2      | 135-42-40.1     | 093          | 099.6        | 9.6          |
| 1:46:15       | 33-24-29.0      | 135-42-42.0     | 087          | 095.7        | 9.6          |
| 1:46:25       | 33-24-28.9      | 135-42-43.9     | 083          | 092.1        | 9.3          |
| 1:46:35       | 33-24-29.0      | 135-42-45.7     | 082          | 084.8        | 9.4          |
| 1:46:45       | 33-24-29.1      | 135-42-47.7     | 082          | 084.5        | 9.3          |
| 1:46:54       | 33-24-29.2      | 135-42-49.4     | 081          | 083.9        | 9.6          |
| 1:47:05       | 33-24-29.5      | 135-42-51.5     | 082          | 083.3        | 9.6          |
| 1:47:15       | 33-24-29.6      | 135-42-53.4     | 083          | 085.1        | 9.5          |
| 1:47:25       | 33-24-29.7      | 135-42-55.3     | 082          | 086.0        | 9.6          |
| 1:47:35       | 33-24-29.8      | 135-42-57.2     | 080          | 083.4        | 9.6          |
| 1:47:45       | 33-24-30.0      | 135-42-59.1     | 076          | 083.5        | 9.4          |
| 1:47:54       | 33-24-30.2      | 135-43-00.8     | 072          | 079.4        | 9.5          |
| 1:48:05       | 33-24-30.6      | 135-43-02.8     | 070          | 077.1        | 9.3          |
| 1:48:15       | 33-24-31.0      | 135-43-04.7     | 069          | 072.8        | 9.1          |
| 1:48:25       | 33-24-31.5      | 135-43-06.4     | 068          | 072.5        | 9.2          |
| 1:48:35       | 33-24-32.0      | 135-43-08.2     | 068          | 071.2        | 9.4          |
| 1:48:45       | 33-24-32.5      | 135-43-10.0     | 069          | 070.6        | 9.7          |
| 1:48:54       | 33-24-33.0      | 135-43-11.6     | 069          | 068.4        | 9.3          |
| 1:49:05       | 33-24-33.6      | 135-43-13.5     | 070          | 072.0        | 9.4          |
| 1:49:15       | 33-24-34.0      | 135-43-15.3     | 071          | 073.4        | 9.4          |
| 1:49:25       | 33-24-34.6      | 135-43-17.1     | 070          | 072.0        | 9.5          |
| 1:49:35       | 33-24-35.0      | 135-43-18.9     | 070          | 071.1        | 9.3          |
| 1:49:45       | 33-24-35.5      | 135-43-20.7     | 070          | 072.5        | 9.5          |
| 1:49:54       | 33-24-35.9      | 135-43-22.3     | 070          | 072.1        | 9.4          |
| 1:50:05       | 33-24-36.5      | 135-43-24.4     | 070          | 070.9        | 9.8          |
| 1:50:16       | 33-24-37.0      | 135-43-26.3     | 069          | 072.2        | 9.8          |
| 1:50:25       | 33-24-37.5      | 135-43-28.0     | 069          | 070.0        | 9.7          |
| 1:50:35       | 33-24-38.0      | 135-43-29.8     | 070          | 072.0        | 9.3          |
| 1:50:45       | 33-24-38.5      | 135-43-31.2     | 070          | 071.9        | 9.7          |
| 1:50:55       | 33-24-39.0      | 135-43-33.4     | 071          | 072.0        | 9.6          |
| 1:51:05       | 33-24-39.4      | 135-43-35.0     | 080          | 076.1        | 7.4          |
| 1:51:15       | 33-24-39.5      | 135-43-36.5     | 078          | 092.5        | 7.6          |
| 1:51:25       | 33-24-39.5      | 135-43-37.9     | 074          | 083.1        | 7.3          |
| 1:51:35       | 33-24-39.7      | 135-43-39.4     | 068          | 081.1        | 7.6          |
| 1:51:45       | 33-24-40.0      | 135-43-40.9     | 062          | 074.0        | 7.5          |

※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60m、船尾から16m、左舷から4m、右舷から3m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



(A社提供)

写真2 A船の損傷状況



(A社提供)

写真3 B船



写真4 B船の損傷状況（船首部外板）





写真5 B船の損傷状況（左舷船首部ロープガイド）

