

船舶事故調査報告書

令和8年2月4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	乗揚（消波ブロック）
発生日時	令和7年5月20日 00時37分頃
発生場所	兵庫県南あわじ市門崎南岸 門崎灯台から真方位116° 130m付近 （概位 北緯34° 14.5′ 東経134° 39.7′）
事故の概要	貨物船盛開丸は、北北西進中、消波ブロックに乗り揚げた。 盛開丸は、船首部船底に破口、球状船首に凹損を生じた。
事故調査の経過	令和7年5月20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。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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	貨物船 盛開丸、499トン 141030、井下海運株式会社（船舶所有者、A社）、有限会社 グローイング（船舶借入人） 74.70m×12.20m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成21年3月 （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真1 本船</p>
乗組員等に関する情報	船長 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年2月10日 免状交付年月日 令和7年2月13日 免状有効期間満了日 令和12年2月22日 航海士 75歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年8月27日 免状交付年月日 令和6年3月13日

	免状有効期間満了日 令和11年4月19日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部船底に破口、球状船首に凹損 消波ブロック なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期、潮流 北流約6ノット (kn)
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、石灰石約1,560tを積載し、船首約3.55m、船尾約4.75mの喫水で、岡山県倉敷市水島港<small>くらしきみづしま</small>に向け、令和7年5月19日14時20分頃に高知県須崎市須崎港<small>すさき</small>を出航した。</p> <p>航海士は、23時20分頃、徳島県阿南市伊島<small>あなんい</small>北東方沖において、船長と交替して航海当直に就いた。</p> <p>船長は、航海当直を交替する際、航海士に鳴門海峡を通航することになるが1人で大丈夫かと尋ねたところ、慣れているので大丈夫との返事を聞き、船長室に戻って休息した。</p> <p>航海士は、オフセンターとして船首方約3海里(M)を表示させたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、約12knの速力(対地速力、以下同じ。)として、自動操舵で本船を北北西進させた。</p> <p>航海士は、しばらくして前方に漁船群を認め、右舵を取って漁船群を避航した。その後、GPSプロッターで大鳴門橋<small>おおなると</small>の中央付近に向けて表示された方位線に自動操舵の針路を設定した。</p> <p>航海士は、20日00時10分頃に大鳴門橋の南方6M付近に達し、暗闇の中、船首方に白色に点滅する門崎灯台の灯光(以下「本件灯光」という。)を認めた。漁船群を避航した後に本船の針路を大鳴門橋の中央付近に向けた航海士は、ふだん船首方に最初に見えてくる灯光が大鳴門橋橋梁灯(C2灯)(以下「大鳴門橋中央灯」という。)の灯光であったので、本件灯光を大鳴門橋中央灯と思い込み、本件灯光を見落とさないように本件灯光に意識を集中して操船を続けた。</p> <p>本船が大鳴門橋の南方2～3M付近に達した00時24分頃から、航海士は、手動操舵に切り替えて操舵室中央にある操舵スタンドの舵輪を両手で持って操船に当たり、本件灯光の右側を通航するつもりで本件灯光に意識を集中し、右舵を取って操船していた。</p> <p>船長は、船長室で休息していたところ、00時35分頃に大阪湾海上交通センターから本船が陸岸に接近している旨の連絡を受け、直ちに昇橋した。</p> <p>船長は、レーダーを見て、本船が陸岸に接近しているのを認め、航海士と操船を交替した。そこで、右舵一杯を取り、主機を全速力後進としたものの、00時37分頃に衝撃を受け、本船が門崎南岸の消波ブロックに乗り揚げたことを知り、主機を停止した。</p>

(図1 参照)

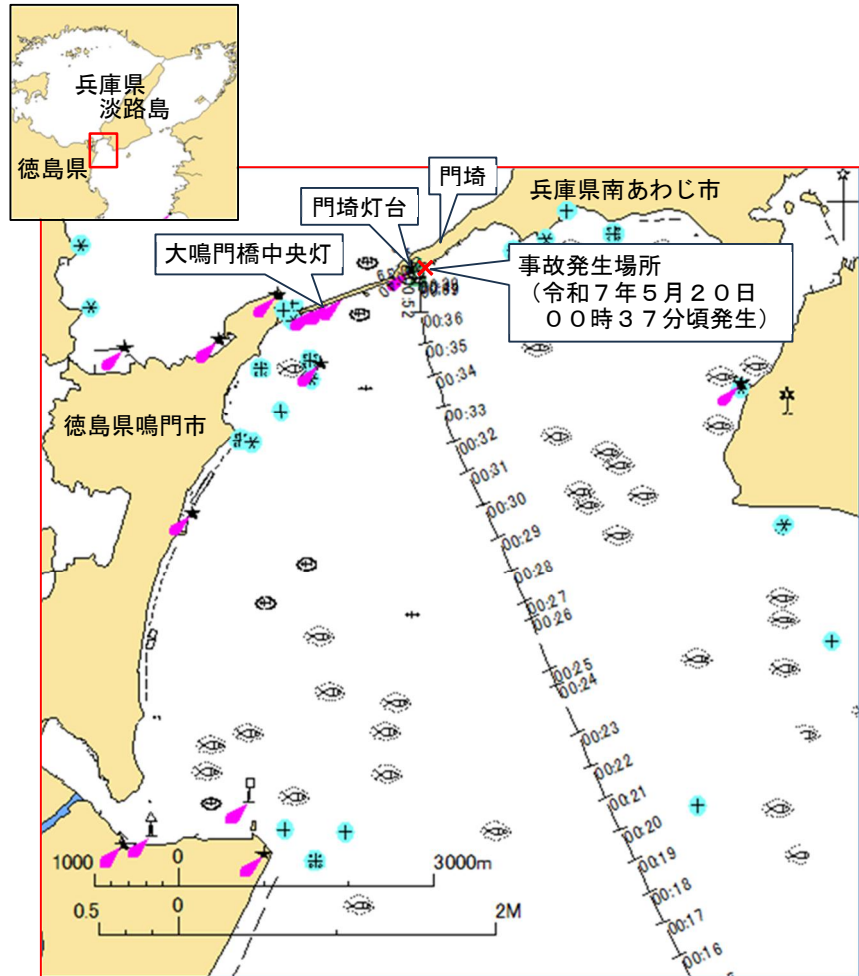


図1 航行経路図

船長は、乗組員に損傷状況の確認を行うよう指示し、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、A社に本事故の発生を連絡した。

本船は、21日、A社が手配した引船によって、消波ブロックから引き下ろされた後、徳島県徳島小松島港にえい航された。

(付表1 本船のAIS記録 参照)

その他の事項

(1) 鳴門海峡の通航方法に関する情報

海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌（令和5年3月発行）には鳴門海峡の針路法として次のことが記載されている。

針路法 鳴門海峡に接近する場合、1M以上離れた所で水道を見通し、本流と行会い船を確認したうえで大鳴門橋橋梁灯（中央灯）（略）を目標に、南航及び北航とも橋軸に対して直角となるように航行する。

第五管区海上保安本部は、ホームページで“鳴門海峡を航行する場合の注意事項^{*1}”を提供しており、大鳴門橋の中央灯の右側を

^{*1} 鳴門海峡を航行する場合の注意事項

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/contents/information/narutokaikyo.html>

可能な限り橋軸線と直角のコースで航行することなどを提唱し、通航船舶に安全運航を呼び掛けている。

(2) 鳴門海峡付近の航路標識の設置状況に関する情報

海上保安庁刊行の灯台表（令和6年3月発行）によれば、鳴門海峡付近の航路標識の概要は、次のとおりである。（図2参照）

- ① 門埼灯台
灯質：群閃白光、毎8秒に2閃光、灯高：59m、
光達距離：7M
- ② 大鳴門橋橋梁灯（R2灯）
灯質：不動赤光、灯高：49m、光達距離：5M
- ③ 大鳴門橋中央灯
灯質：不動白光、灯高：50m、光達距離：5M
- ④ 大鳴門橋橋梁灯（L2灯）
灯質：不動緑光、灯高：50m、光達距離：5M
- ⑤ 鳴門飛島灯台^{とび}
灯質：単閃白光、毎3秒に1閃光、灯高：32m、
光達距離：7M

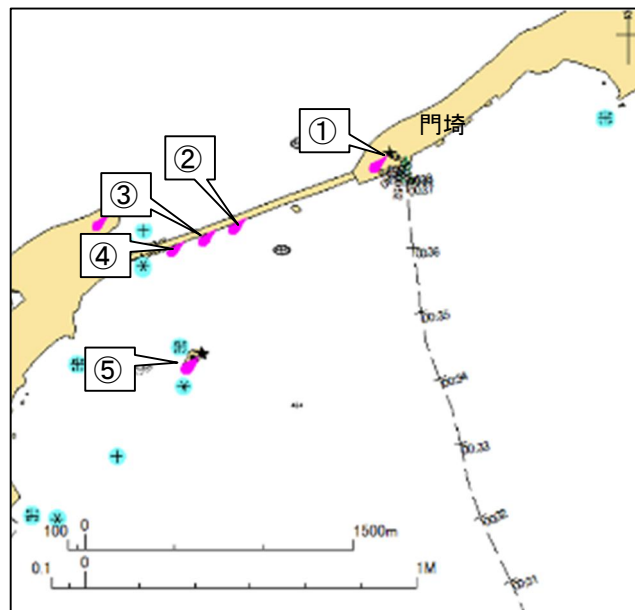


図2 鳴門海峡付近の航路標識

(3) 航海士の操船経験及び鳴門海峡の通航経験に関する情報

航海士は、約40年間漁船に乗船した後、平成21年に船員派遣会社に入社し、タンカーなどの内航船に乗船するようになり、令和4年からA社所有の内航貨物船に乗船していた。

航海士は、令和4年以降、夜間に1人で航海当直を行い、鳴門海峡を通航した経験が7～8回あった。その際、操船技術に自信があったので、目視のみで操船しており、レーダーやGPSプ

	<p>ロッターで船位を確認していなかった。</p> <p>航海士は、夜間に鳴門海峡を通航する際、目視のみで操船して安全に通航することができたので、海図や灯台表などで航路標識の位置や灯質などを確認したことがなかった。</p> <p>(4) 航海士の技量に係る船長の認識に関する情報</p> <p>船長は、令和7年4月、本船に一等航海士として航海士と一緒に乗り組んだ際、鳴門海峡を通航するときに航海士の航海当直の様子を見る機会があった。昼間であったが、航海士が当て舵を取りながら適切に操船するのを見て経験の豊富さを知り、夜間でも安全に航行できるであろうと思った。</p> <p>(5) 関係法令</p> <p>船員法（昭和22年法律第100号）には、船長の甲板上の指揮について、次のとおり規定されている。</p> <p>（甲板上の指揮）</p> <p>第10条 船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、鳴門海峡を北北西進中、航海士が、本件灯光を大鳴門橋中央灯の灯光と誤認し、本件灯光に意識を集中して目視のみで操船したことから、陸岸に接近していることに気付かず、門崎南岸の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、夜間に鳴門海峡を通航する際、操船技術に自信があったことから、目視のみで操船し、航海計器を活用して船位の確認を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>航海士は、鳴門海峡に向けて操船中、大鳴門橋の中央付近に向く針路とした後、ふだん船首方に最初に見えてくる灯光が大鳴門橋中央灯の灯光であったことから、船首方に最初に視認した本件灯光を大鳴門橋中央灯の灯光と誤認したものと考えられる。</p> <p>航海士は、夜間に鳴門海峡を通航する際、海図及び灯台表などで航路標識の位置や灯質などを正確に確認していなかったことから、灯色が同じ白色であった本件灯光と大鳴門橋中央灯の灯光とを識別することができなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、以前、航海士が日中の航海当直で鳴門海峡を通航する際、航海士が適切に操船していた記憶があったことや航海士が操船に自信を持っているような発言をしたことから、夜間ではあったが、航海士の技量を過信し、航海士1人での航海当直を任せたものと考えられ</p>

	る。
原因	本事故は、夜間、本船が、鳴門海峡を北北西進中、航海士が、本件灯光を大鳴門橋中央灯の灯光と誤認して目視のみで操船し、航海計器を活用して船位を確認していなかったため、陸岸に接近していることに気付かず、消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。
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"> ・ 船橋当直者は、夜間に航海当直を行う場合、灯光のみを目標とすることなく、レーダーやGPSプロッターなどを活用して船位の確認を行うこと。 ・ 船橋当直者は、航行する予定海域について、海図及び水路誌で航路標識の位置及び灯質などを確認すること。 ・ 船長は、鳴門海峡など狭い水道を通航する際には、航海士に航海当直を任せず、自ら甲板上で指揮をとること。

付表1 本船のAIS記録

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
00:16:47	34-10-15.4	134-41-36.1	336.1	13.2
00:17:47	34-10-27.3	134-41-29.2	334.5	13.3
00:18:48	34-10-39.5	134-41-22.2	335.1	13.1
00:19:48	34-10-51.3	134-41-15.5	335.7	13.1
00:20:49	34-11-03.4	134-41-08.6	335.7	13.5
00:21:47	34-11-15.3	134-41-02.2	336.6	13.3
00:22:48	34-11-27.8	134-40-55.7	336.3	13.1
00:23:48	34-11-39.9	134-40-49.5	337.4	13.4
00:24:48	34-11-52.2	134-40-43.2	337.7	13.4
00:25:48	34-12-04.8	134-40-37.0	339.1	13.2
00:26:51	34-12-17.8	134-40-31.3	338.1	13.3
00:27:49	34-12-30.0	134-40-25.6	339.4	13.6
00:28:47	34-12-42.5	134-40-19.4	336.6	13.7
00:29:48	34-12-55.0	134-40-12.7	335.8	13.6
00:30:47	34-13-07.2	134-40-05.9	334.3	13.4
00:31:47	34-13-19.3	134-39-59.4	333.6	13.3
00:32:48	34-13-32.0	134-39-53.2	345.5	13.2
00:33:48	34-13-44.7	134-39-50.0	345.0	12.9
00:34:47	34-13-56.3	134-39-44.3	345.9	12.2
00:35:48	34-14-08.4	134-39-42.3	356.5	11.8
00:36:47	34-14-19.9	134-39-40.7	355.7	11.9
00:37:17	34-14-25.5	134-39-40.0	353.8	10.6
00:38:20	34-14-27.2	134-39-39.8	347.3	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、アンテナの位置は、船首から65m、船尾から約9m、左舷から約6m、右舷から約6mであった。