

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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6月1日 13時00分頃
発生場所	和歌山県那智勝浦町浦神港南東方沖 梶取埼灯台から真方位155° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 32.5′ 東経135° 59.0′）
事故の概要	ケミカルタンカー円和丸は、南西進中、また、プレジャーボート高宮丸は、船首を南西方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月11日、主管調査官（神戸事務所）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 ケミカルタンカー 円和丸、198トン 125360、正和海運株式会社、大豊運輸株式会社（運航者） B プレジャーボート 高宮丸、0.8トン 252-25843和歌山、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級（航海） 甲板員A、六級（航海） B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 球状船首に擦過傷 B 左舷船尾部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、空倉で、福山港に向け、三重県紀宝町鵜殿港を出航した。 甲板員Aは、船長Aから12時40分頃に和歌山県太地町梶取埼東方沖で航海当直を引き継いで単独で操船に当たり、1.5Mレンジでコースアップと設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、約9.5ノットの対地速力で自動操舵により本船を南進させた。 甲板員Aは、当直交代をして間もなく、約217°（真方位、以下同じ。）の針路とし本船を南西進させた。 甲板員Aは、浦神港南東方の海域を何度も航海していたが、ふだん漁船やプレジャーボートをほとんど見掛けたことがなかったので、A船の前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、GPSプロッターに表示された変針予定地点と針路に意識を向けており、船首方を時々一見するのみであった。 甲板員Aは、和歌山県串本町梶野埼東方沖で変針し、同町潮岬南西

	<p>方沖を西進中、14時30分頃、接近してきた巡視艇から停船命令を受け、自室で休んでいた船長Aを呼びに行き、間もなく船長Aが昇橋した。</p> <p>船長Aは、巡視艇の海上保安官から、本船が小型船舶と衝突した疑いがあるので、串本町串本港に錨泊するように指示され、本船は串本港に錨泊した。</p> <p>本船は、海上保安官による詳細の調査の後、船首部に付着した塗料を採取され、その後福山港に向かった。</p> <p>船長Aは、後日、海上保安庁からA船に付着した塗料が、B船のもので一致した旨の報告を聞き、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、浦神港を出航し、同港南東方沖で、船首を南西方に向け、船首からシーアンカーを投入して漂泊していた。</p> <p>船長Bは、後部甲板に腰掛けて両舷から釣り竿を出し、時々周辺を見回しながら釣りを行っていたところ、船尾方約3MにB船に向かって航行するA船を視認したが、今まで接近する他船が釣りをしているB船を避けていたので、危険を感じずに釣りを継続していた。</p> <p>船長Bは、両舷から出した釣り竿に意識を向けていたところ、船尾方からエンジン音が聞こえて振り返った際、接近するA船を至近に認めた。</p> <p>船長Bは、危険を感じて海中に飛び込んでB船を振り返ったところ、A船の船首部がB船の船尾部に衝突し、そのままA船が停船せずに通過して行くのを認めた。</p> <p>船長Bは、B船に這い上がり、損傷状況を確認したところ、左舷船尾部外板に破口を認めたものの、浸水はなく船外機を始動できたので、そのまま浦神港に帰航し、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>B船には、注意喚起信号や警告信号を行う設備がなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、南西進中、甲板員Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、GPSプロッターに表示された変針予定地点と針路に意識を向け、船首方を時々一見するのみで、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、ふだん、浦神港南東方の海域で漁船やプレジャーボートを見掛けなかったことから、A船の前路に航行の支障となる船舶はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を南西方に向けて漂泊中、船長Bが、両舷から出した釣り竿に意識を向け、船尾方の見張りを適切に行っていなかったこと</p>

	<p>から、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。</p> <p>船長Bは、ふだん接近する他船が釣りをするB船を避けていたことから、A船がB船を避けたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が南西進中、B船が船首を南西方に向けて漂流中、甲板員Aが、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、船首方を時々ぼやっと見るのみで、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、両舷から出した釣り竿に意識を向けて、A船の動静監視を継続して行っていなかったため、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>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、予断を持たずに、常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、錨泊中又は漂流中であっても、航行中の船舶が自船を避けるものと臆断せずに、継続的な見張りを行い、衝突のおそれがある場合には、早めに注意喚起等を行うとともに自らも避航動作をとること。</li> <li>・ 小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）では、全長12m未満の小型船舶には汽笛を備える義務はないが、小型船舶の船長は、漂流中に自船に接近する船舶に対して、音響による注意喚起を行うため、携帯式エアホーン等を備えることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

