

## 運輸安全委員会は、令和7年12月18日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

- ・  【経過報告】漁船第八大漬丸転覆 (茨城県鹿島港東方沖 令和7年1月6日発生)
- ・ 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (23件) [  116KB ]
- ・ 船舶インシデント調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (1件) [  50KB ]
- ・ 船舶事故等調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (43件) [  171KB ]

上記事故のうち、神戸事務所と広島事務所の船舶事故調査報告書2件について、“概要版”を作成しました。公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください。

### ① コンテナ船A(2524トン) 貨物船B(499トン) 衝突

夜間、和歌山県日ノ御崎西北西方沖において、A船は、南南東進中、B船は、南東進中、両船が衝突し、死傷者はいなかったが、両船に損傷を生じた

### ② 貨物船A(716トン) 貨物船B(499トン) 衝突

夜間、来島海峡航路西口付近において、A船は、北東進中、B船は、西進中、両船が衝突し、A船は、船長が死亡し、航海士1人が行方不明となり、別の航海士1人が負傷し、右舷船首部外板に破口を生じて沈没し、また、B船は、船首部外板に破口等を生じた

## 海難防止への インフォメーション

# ① コンテナ船A(2524トン) 貨物船B(499トン) 衝突

(夜間、和歌山県日ノ御崎西北西方沖において、A船は、南南東進中、B船は、南東進中、両船が衝突し、死傷者はいなかったが、両船に損傷を生じた)

**【事故概要】** 夜間、日ノ御崎西北西方沖において、コンテナ船A(2524トン、12人乗組、コンテナ106TEU積載)は、南南東進中、貨物船B(499トン、5人乗組、コンテナ35TEU積載)は、南東進中、両船が衝突した

**【発生日時】** 令和7年3月12日00時40分頃

**【発生場所】** 和歌山県日ノ御崎西北西方沖

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A船:右舷船尾部外板に凹損等/B船: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

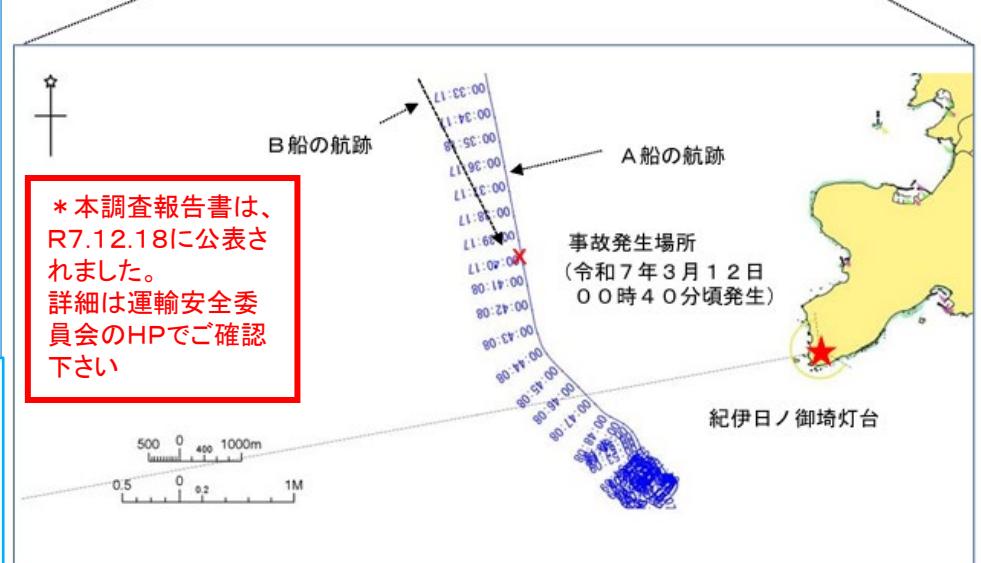
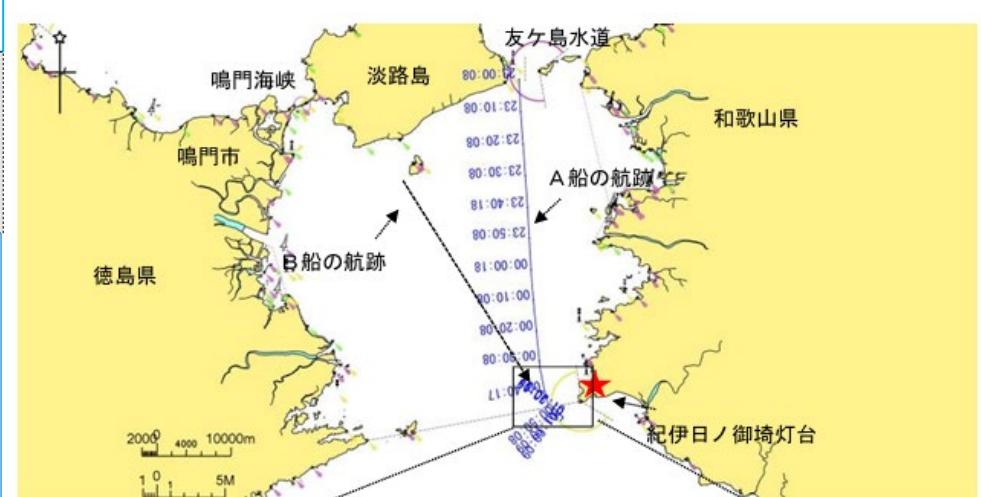
## 《原因・背景等》

- ◎ 航海士A2は、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なかった
- ◎ 航海士Bは、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ったため、A船の変針に気付かず、A船に対する避航動作が遅れた
- 航海士A2は、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A1及び先輩の航海士A3の指導を受けながら、見習航海士として乗船していた。
- 航海士A1及び航海士A3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A2を操舵室に残し、私物を取りに操舵室を離れた
- 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った

## 《再発防止策》

- (1) 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
- (2) 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

事故発生経過概略図



## 海難防止への インフォメーション

## 【事故概要】

夜間、来島海峡航路西口付近において、貨物船A(716トン、5人乗組、石灰石約2200t積載)は、同航路西口に向けて北東進中、貨物船B(499トン、4人乗組、空船)は、同航路西口を出て西進中、両船が衝突した

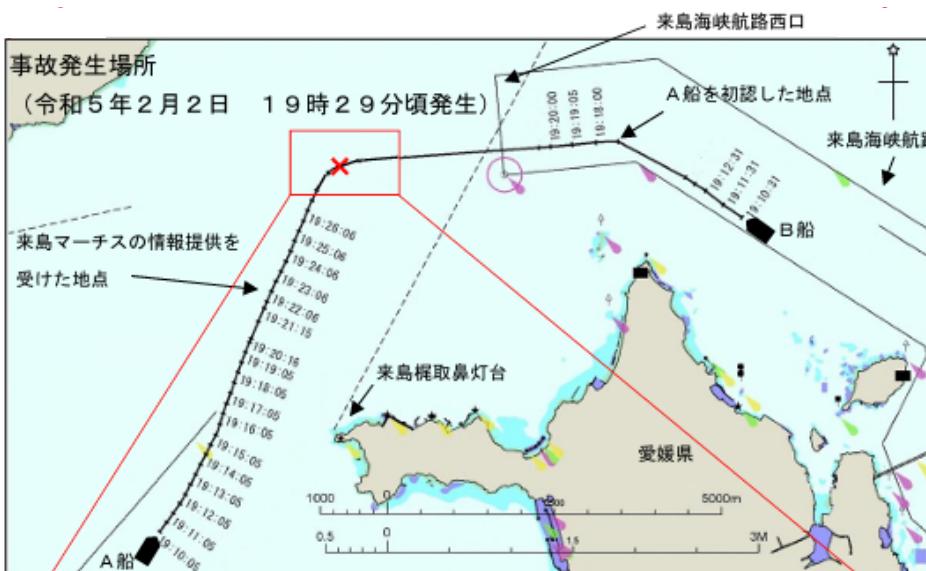
## 《原因·背景等》

- ◎ 船長Aは、B船を視認していたものの、B船に対する適切な見張りを継続して行っていたため、来島マーチスからB船を避けるように警告や勧告を受けてから避航動作をとったものの、B船を避けることができなかった
  - ◎ 船長Bは、左舷船首方に方位変化がないままB船の進路を横切る態勢で接近するA船を視認した際、B船はA船に対して保持船になると思い、針路及び速力を維持したため、来島マーチスからA船を避けるよう警告や勧告を受けてから避航動作をとったものの、A船を避けることができなかった
  - 船長Bは、B船はA船に対して保持船になることから、いずれA船が右転してB船を避けると思い、同じ針路及び速力を維持し続けたものと考えられる
  - A船及びB船が互いに避航できなかつたことについては、両船が、早めに互いの操船意図を確認しないまま、間近になって避航動作をとつたことによるものと考えられる

## 《再発防止策》

- (1) 船橋当直者は、右舷船首方に自船の進路を横切る態勢で接近する船舶を認めた場合、その船舶に対して目視及びレーダー等を使用して適切な見張りを継続して行うこと
  - (2) 船橋当直者は、左舷船首方に自船の進路を横切る態勢で接近する船舶を認め、同船が避航する様子を見せない場合は、自船が保持船であっても、針路を変更したり、減速したりするなど早期に衝突を避けるための措置を探すこと
  - (3) 船橋当直者は、他船の動作に対し期待や思い込みをせず、早めに、汽笛を鳴らすなどして注意喚起等を行ったり、国際VHFによる交信を通じて互いの操船意図を確認したりすること
  - (4) 船長は、他船との見合い關係が複雑になる海域等では、航行する際の見張りを強化すること

\*本調査報告書は、R7.12.18に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPをご確認下さい。



## 事故発生経過概略図

