

船舶事故調査報告書

令和5年10月25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

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年7月21日 02時29分ごろ
発生場所	長崎県平戸瀬戸 南風崎灯台から真方位026° 110m付近 （概位 北緯33° 22.3′ 東経129° 34.1′）
事故の概要	貨物船第六翔太は、航行中、浅所に乗り揚げた。 第六翔太は、船首船底部外板に凹損及び擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年7月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 第六翔太、498トン 143576、株式会社六甲船舶（船舶所有者、A社）、加藤海運株式会社（運航者、B社） 75.23m×12.00m×7.12m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成31年4月1日
乗組員等に関する情報	船長 73歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年6月11日 免状交付年月日 令和3年7月27日 免状有効期間満了日 令和9年1月22日 航海士A 73歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成3年10月21日 免状交付年月日 令和3年7月27日 免状有効期間満了日 令和8年7月26日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風速 約1.9m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約171cm（平戸）、潮流 約1ノット（kn）の南西流
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、空船で、令和5年

7月20日16時15分ごろ山口県徳山下松港を出港し、長崎県西海市崎戸港に向かった。

航海士Aは、23時30分ごろ福岡県福岡市玄界島北方沖で昇橋し、前直の船長から平戸瀬戸の通航方法として、海図W193（平戸瀬戸）を示されながら口頭で広瀬西方沖から経度線に沿うように約183°の針路（真方位、以下同じ。）で南進し、南風埼を左舷側に見て並んだ頃に約148°の針路で南東進するように指示された後、単独の船橋当直についた。（図1参照）

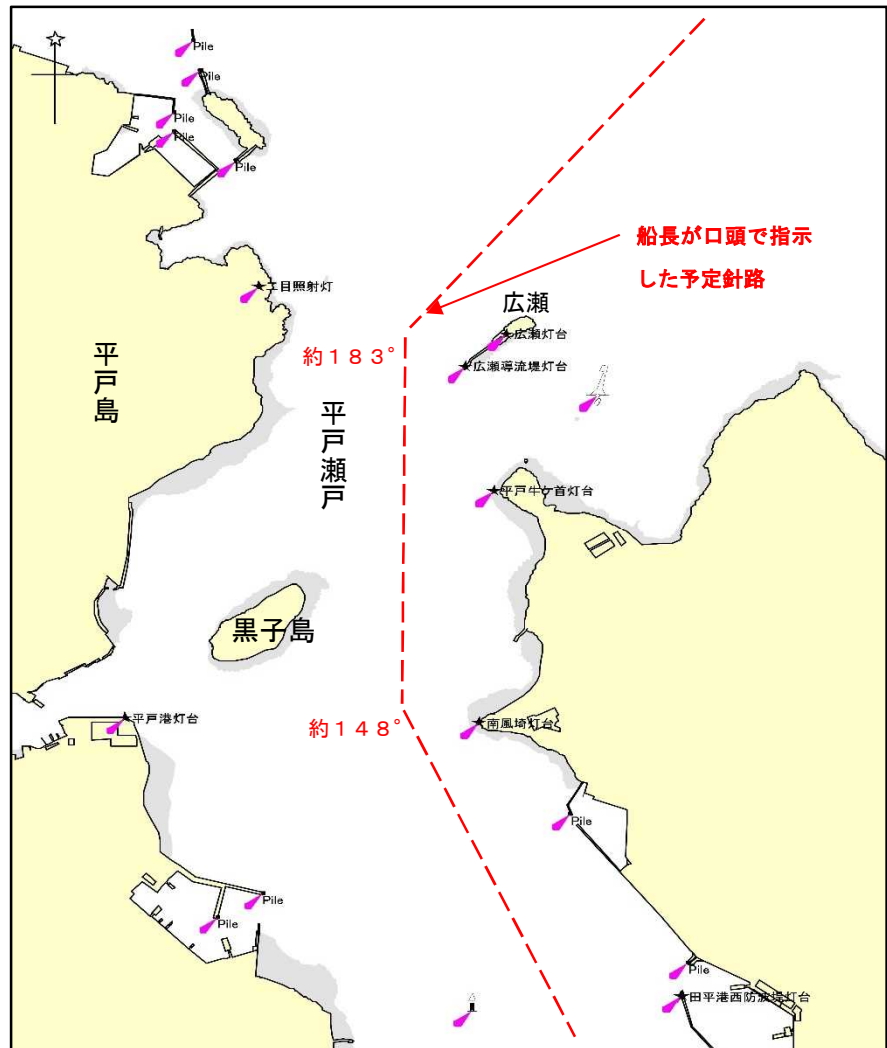


図1 航海士Aが船長から口頭で指示された平戸瀬戸の通航方法

航海士Aは、操舵スタンドの前に立って操船に当たり、約12～13knの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により航行し、21日02時20分ごろ平戸瀬戸北口に差し掛かった頃、手動操舵に切り替え、レーダーを0.75海里レンジとし、順潮流に乗って約13.5～14.5knの速力で南西進した。

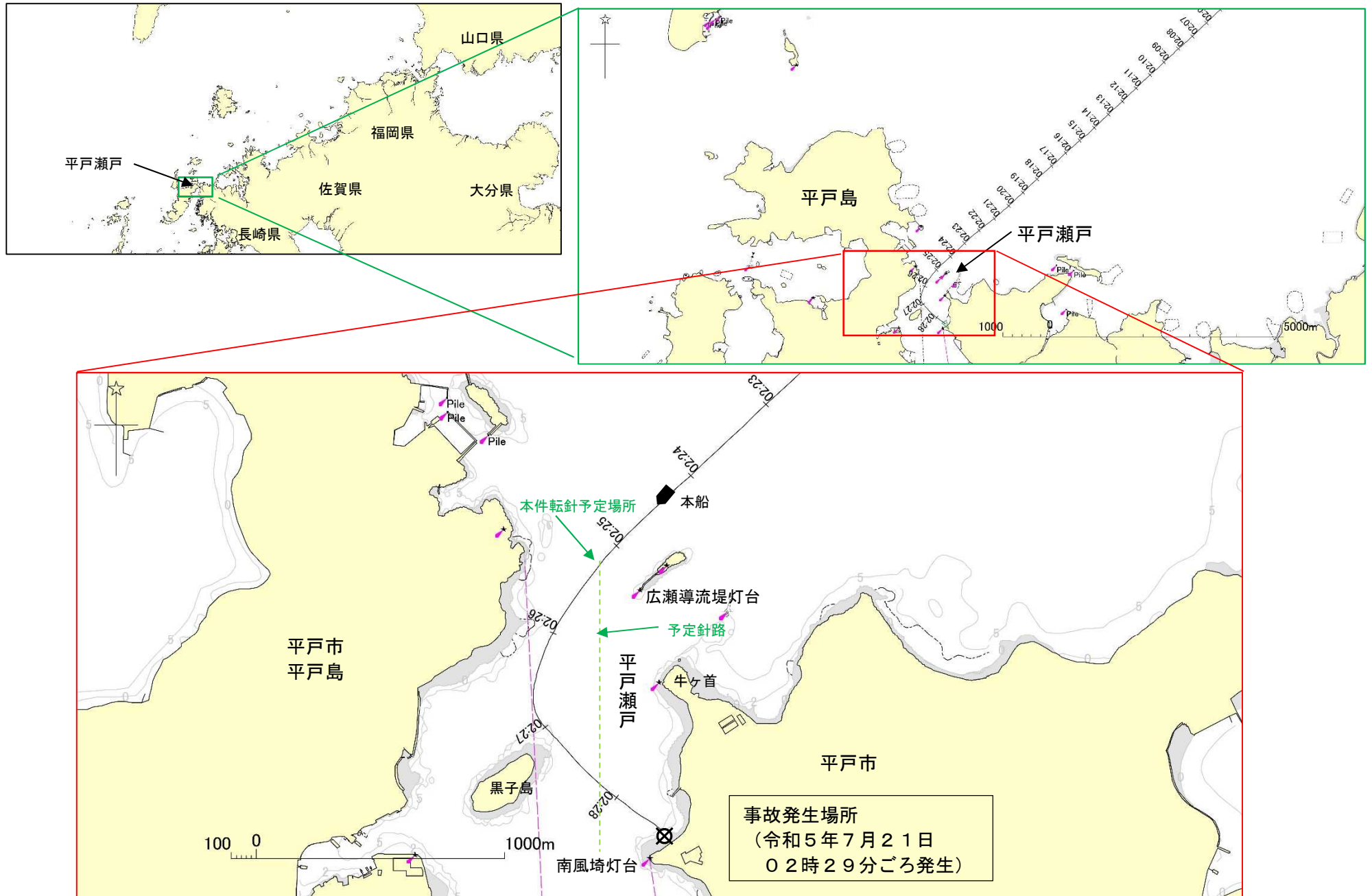
航海士Aは、単独での平戸瀬戸の通航が初めてであったが、船長から平戸瀬戸の通航方法を指示されていたので、信頼されていると思い、船長に昇橋を求めることなく航行を続けた。

	<p>航海士Aは、02時23分ごろレーダーで平戸瀬戸を南方に向けて航行している小型船舶を、右舷方に約7～8隻及び左舷方に約5～6隻認めた。</p> <p>航海士Aは、02時25分ごろ広瀬西方沖の転針予定場所（以下「本件転針予定場所」という。）に到達したものの、本船の両舷側にいた小型船舶の動静を監視することに意識が向いていて、本件転針予定場所を通過したことに気付かず、南西進を続けた。</p> <p>航海士Aは、02時26分ごろ前方に長崎県平戸市黒子島の島影を認めて本件転針予定場所を通過したことに気付き、左舵約15°を取った。</p> <p>航海士Aは、本船が左転を始めた頃、左舷船首方に北東進中の小型船舶（以下「小船」という。）を認めたが、本船が左転した後に小船が本船の船首方を右方から左方に通過していくと思い、左転を続けた。</p> <p>航海士Aは、02時27分ごろ舵を中央に戻した頃、小船が進路を変えて本船の船尾方を通過する状況となったことを認め、右舷側のウイングに出て、小船の動静を監視していたところ、小船が本船の船尾方を通過したが、小船との距離が近かったため、本船と小船とが衝突したと思い、パニック状態に陥った。</p> <p>航海士Aは、操舵室に入り、小船の状況確認に意識を向けていたところ、02時28分ごろ目視とレーダーで小船が無事に航行を続けていることを認めた。</p> <p>航海士Aは、操舵スタンドの前に戻って前方を見たところ、本船の右舷船首方に南風崎灯台の灯火及び船首方至近に迫った陸岸を認めて咄嗟に右舵を取ったが、02時29分ごろ本船は南風崎北方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で目覚め、急いで昇橋し、航海士Aが放心状態で操舵スタンドの前に立っていたので、自ら主機を中立運転とした。</p> <p>船長は、02時40分ごろA社及びB社の各担当者に本事故発生の連絡を行うとともに118番通報を行った。</p> <p>本船は、22日09時10分ごろA社が手配したタグボートにより浅所から引き出された後、平戸市田平港に入港した。</p> <p>本船は、24日運輸局の船舶検査官の検査を受けた後、田平港を出港し、自力で航行して兵庫県淡路島所在のドックに向かった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 本船のAIS記録（抜粋参照））</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約2.05m、船尾約3.50mであった。</p> <p>航海士Aは、学校を卒業後、遠洋漁業の底引き網漁船に乗船し、平成3年に六級海技士（航海）の免許を取得し、平成29年ごろから内航貨物船の航海士として乗船するようになり、令和元年ごろから令和</p>

	<p>3年ごろにかけて3隻の船舶で一等航海士を経験し、令和5年1月ごろA社に入社し、本船とは別の貨物船の航海士として乗船した後、同年7月10日から本船の航海士として乗船した。</p> <p>船長は、本事故時、航海士Aと一緒に乗船するのが10日目であったものの、航海士Aの船員手帳を見て、過去に一等航海士の経験が豊富であったので、平戸瀬戸での操船を任せても大丈夫と思い、平戸瀬戸の通航方法を指示するとともに、不安を感じたらいつでも自身を呼ぶように指示して船橋当直を交代していた。</p> <p>船長は、平戸瀬戸の通航に備えて目覚まし時計を02時にセットして、一旦、目を覚ましたが、その後、航海士Aからの呼び出しもなく、スイッチを切って再び寝てしまった。</p> <p>船長は、狭水道である平戸瀬戸の通航する際、昇橋して自ら操船指揮をとるべきであったと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、これまでに平戸瀬戸を通航した経験が約5～6回あったものの、単独で操船するのは本事故時が初めてであり、狭水道の通航であったので、船長に昇橋を求めべきであったと本事故後に思った。</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、平戸瀬戸を南西進中、航海士Aが、船長に昇橋を求めずに単独で船橋当直に当たり、本件転針予定場所を通過して黒子島に向かっていくことに気付いて左転した後、右舷側のウイングに出て、船尾方至近を通過した小船の状況確認に意識を向けたまま南風崎に向かって航行を続けたことから、南風崎北方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、黒子島に向かっていくことに気付いて左転を開始した頃、左舷船首方に北東進中の小船を認めたが、本船が左転した後、小船が本船の船首方を右方から左方に向けて通過していくと思っていたところ、小船が進路を変えて本船の船尾方至近を通過する状況となり、本船と小船とが衝突したかとパニック状態に陥ったことから、小船の状況確認に意識を向けたまま南風崎に向かって航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故時、航海士Aと一緒に乗船するのが10日目であったものの、航海士Aの船員手帳を見て、過去に一等航海士の経験が豊富であったことから、平戸瀬戸の通航を任せても大丈夫と思い、平戸瀬戸の航行方法を指示するとともに、不安を感じたらいつでも起こすように指示して船橋当直を交代したのと考えられる。</p> <p>船長は、航海士Aに対して平戸瀬戸に近づいたら自身を呼ぶように</p>

	<p>と明確な指示をしていなかったことから、平戸瀬戸の通航に備えて目覚まし時計をセットして、一旦、目を覚ましたものの、その後、航海士Aからの呼び出しもなく、目覚まし時計のスイッチを切って再び寝てしまい、昇橋して自ら平戸瀬戸の操船指揮に当たることができなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船橋当直交代時に船長から海図W193（平戸瀬戸）を示されながら平戸瀬戸の通航方法を指示されたことから、単独での平戸瀬戸の通航が初めてであったものの、船長から信頼されていると思い、船長に昇橋を求めることなく平戸瀬戸の通航を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が平戸瀬戸を南西進中、航海士Aが、船長に昇橋を求めずに単独で船橋当直に当たり、本件転針予定場所を通過して黒子島に向かっていることに気付いて左転した後、右舷側のウイングに出て、船尾方至近を通過した小船の状況確認に意識を向けたまま南風崎に向かって航行を続けたため、南風崎北方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、次のとおり対策を講じることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、狭水道及び特殊な水道では船橋において操船指揮に当たること。 ・ 当直時間等に無理が生じると思われる場合、次直の航海士に早めの昇橋を促して2人体制とする。 ・ 船橋当直者は、少しでも不安が感じられる場合、直ちに船長に申し出ること。 <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、航行中、常に冷静さを保った状態で船位の確認等を行うとともに、狭水道の通航に当たっては必ず船長に昇橋を求めること。 ・ 船長は、船橋当直者に対し、狭水道に近づいたら連絡するよう明確な指示を行うとともに、狭水道の通航に当たっては昇橋して自ら操船指揮に当たること。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 本船のAIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")			
02:00:00	33-42-52.7	130-12-54.7	233.1	232	11.8
02:05:01	33-26-40.1	129-38-55.0	229.4	229	13.3
02:10:01	33-25-55.7	129-37-55.7	225.9	224	13.3
02:15:01	33-25-10.5	129-36-57.7	228.4	227	13.3
02:16:01	33-24-25.1	129-35-59.6	229.4	229	13.2
02:17:01	33-24-16.3	129-35-47.9	227.8	229	13.3
02:18:01	33-24-07.4	129-35-36.1	228.8	229	13.4
02:19:01	33-23-58.4	129-35-24.1	227.7	227	13.4
02:20:01	33-23-49.2	129-35-12.5	225.8	229	13.3
02:21:01	33-23-40.0	129-35-00.9	227.4	229	13.4
02:22:01	33-23-31.1	129-34-48.7	229.5	231	13.5
02:23:02	33-23-22.8	129-34-36.2	232.2	229	13.3
02:24:02	33-23-14.0	129-34-24.3	226.8	226	13.2
02:25:02	33-23-04.8	129-34-12.6	227.0	228	13.3
02:26:01	33-22-55.6	129-34-01.0	224.5	222	13.7
02:27:01	33-22-44.2	129-33-51.1	208.4	203	14.4
02:28:05	33-22-31.8	129-33-49.9	147.0	126	10.8
02:28:45	33-22-22.6	129-34-01.0	129.1	123	13.1
02:28:47	33-22-18.2	129-34-08.2	129.5	149	4.2
02:29:01	33-22-18.2	129-34-08.2	129.5	149	2.9
02:30:00	33-22-18.2	129-34-08.3	129.5	149	0.2

※ 船位は、本船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、本船の船首から約55.5m、船尾から約19.7m、左舷から約5.4m、右舷から約6.6mであった。また、対地針路は真方位である。