

船舶事故調査報告書

令和4年3月16日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和3年8月2日 23時54分ごろ
発生場所	長崎県平戸市 <sup>たびら</sup> 田平港物揚場岸壁（平戸瀬戸） 田平港西防波堤灯台から真方位352° 200m付近 （概位 北緯33° 21.9′ 東経129° 34.4′）
事故の概要	貨物船こうせい丸は、北進中、岸壁に衝突した。 こうせい丸は、球状船首に破口を伴う凹損を生じ、また、岸壁は、コンクリートに破損を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月4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 こうせい丸、199トン 140138、不動海運有限会社 56.08m×9.50m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成17年1月21日
乗組員等に関する情報	船長 71歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年2月8日 免状交付年月日 令和2年8月21日 免状有効期間満了日 令和8年1月9日 航海士A 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年2月24日 免状交付年月日 平成30年3月22日 免状有効期間満了日 令和5年4月20日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首に破口を伴う凹損 岸壁 コンクリートに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 1、視界 良好 海象：潮流 転流時、海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか2人が乗り組み、熊本県 <sup>ながす</sup> 長洲町長洲港で揚げ荷役を行った後、空船のまま回航する目的で、令和3年8月

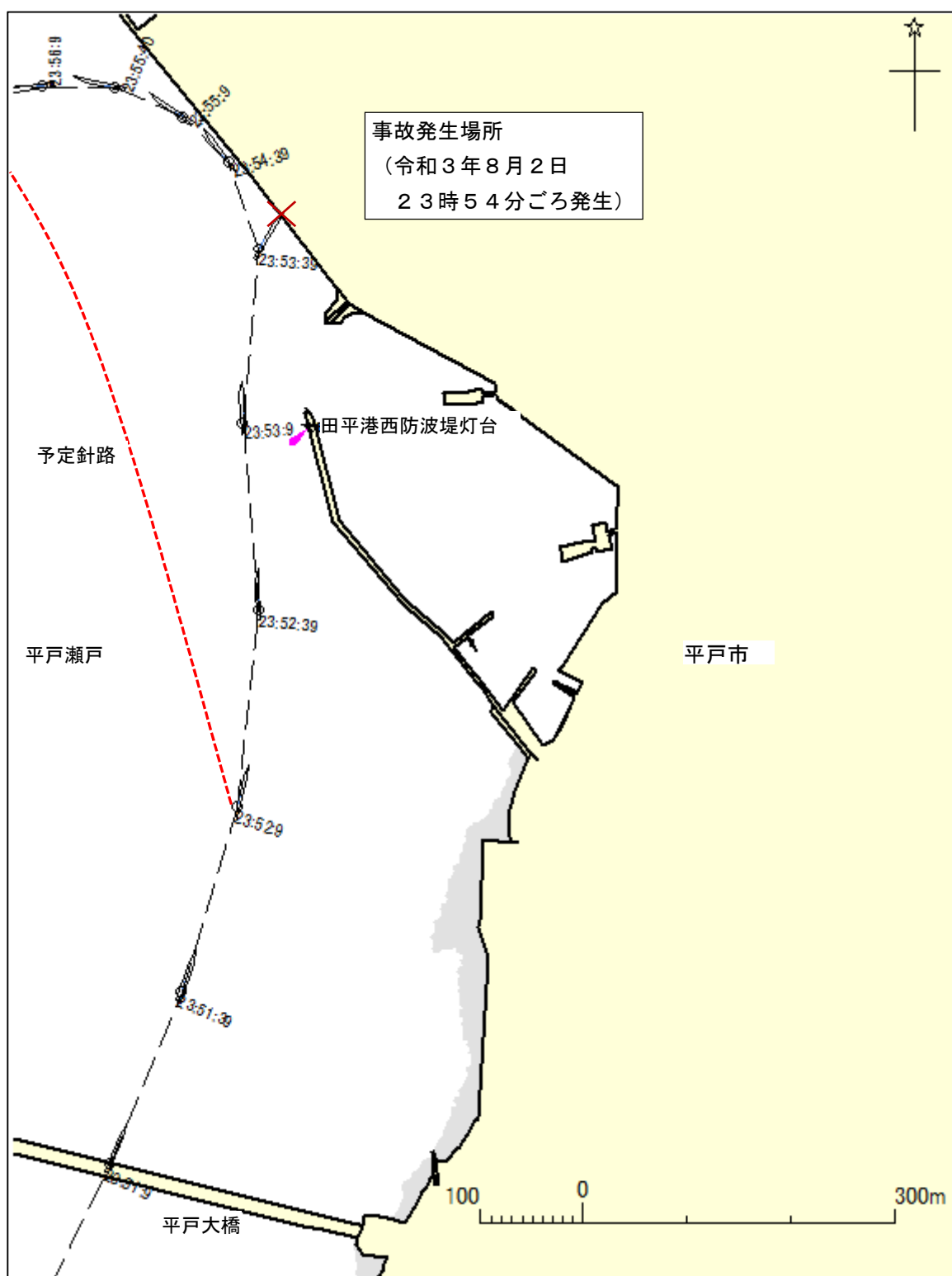
	<p>2日14時50分ごろ同港を出港し、平戸瀬戸経由で広島県呉市呉港に向かった。</p> <p>航海士Aは、22時50分ごろ長崎県佐世保市黒島東方沖で昇橋して船長から航海当直を引き継いで単独で操船に当たり、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、約12ノット(kn)の対地速力で、自動操舵により本船を北北西進させた。</p> <p>航海士Aは、舵輪の前に立って単独で操船を行い、平戸大橋の中央付近に向けて北北東進中、レーダーを3海里レンジに切り替え、他船がないことを確認後、目視で自動操舵のまま同橋を通過した。</p> <p>航海士Aは、平戸大橋を通過後、田平港西防波堤灯台の灯光を右舷方に見ながら通過する際、少し近いなと思いつつも、予定進路に沿って大きく左転することなく航行を続けたところ、船首方に倉庫のような黒い影を視認し、慌てて左舵をとったものの、23時54分ごろ、本船の船首部が物揚場岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、自室で仮眠中、衝撃を感じて衝突に気付き、昇橋して乗組員の負傷の有無及び航行の可否を確認し、自らが操船に当たり、平戸瀬戸北口を通過した後118番通報を行い、平戸島北岸の東方沖で投錨した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付図2 航行経路図(拡大版)、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船の損傷状況、写真2 岸壁の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、本事故当時、平戸大橋を通過後、ふだんならすぐに大きく左転するところを、左舷船首方に見えるホテルの明かりがいつもより遠くに見え、まだ右方の陸岸への寄せ方が足りないと思い、田平港西防波堤灯台の灯光を右舷船首方に見ながら北進を続け、同灯光を右舷方に見ながら通過した際、同灯光と本船との距離が近いなと感じながらも左転せずに北進して物揚場岸壁に衝突しており、ポーっとしながら漫然と操船していたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、主に鋼材の輸送に従事し、揚げ荷役の際は、4人の乗組員が鋼材の間に挟んでいる約20キログラムの荷敷板を順に取り除いて整理する作業を行っていた。</p> <p>航海士Aは、長洲港を出港後、シャワーで汗を流し、食事や洗濯を行ったのち4～5時間の睡眠をとった上で船長から航海当直を引き継いでおり、特に疲れは感じておらず、また、持病はなく健康状態は良好で、操船中に眠気も感じていなかった。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、平戸瀬戸が潮止まりのうえ海上も穏やかで、反航船もなく、気持ちにゆとりができて緊張感や集中力が散漫になっていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本船は、船長、航海士、航海士Aの3人で、4時間交代の単独での航海当直が行われていた。</p>

	<p>船長は、航海士 A 及び航海士が、船長職をとった経験もあるベテランで、狭水道の操船にも慣れていたので、ふだんから狭水道であっても航海当直を任せていた。</p> <p>航海士 A は、狭水道での単独航海当直について、船長から信頼されているのだと思っており、船長へ在橋を促す進言は行っていなかった。</p> <p>航海士 A は、自身の操船で平戸瀬戸を航行した経験が豊富で、通狭の際は、自動操舵のままダイヤルで針路変更を行いながら目視のみで操船しており、本事故当時も同様に目視のみの操船を行っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、平戸瀬戸を北進中、航海士 A が、平戸大橋を通過後、予定進路に沿って左転を開始するところを、左舷船首方に見えるホテルの明かりがいつもより遠くに見え、まだ右方の陸岸への寄せ方が足りないと思い北進を続けて、目視のみで漫然と操船したことから、田平港西防波堤灯台を通過したのち物揚場岸壁に向かっていることに気付かず、同岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、平戸瀬戸の潮流が潮止まりのうえ海上も穏やかで、反航船もなく、気持ちにゆとりができて緊張感や集中力が散漫になっていたことから、目視のみで漫然と操船を行ったものと考えられる。</p> <p>船長は、狭水道での在橋義務を認識していたものの、航海士 A 及び航海士が、船長職をとった経験もあるベテランで、狭水道の操船にも慣れていたので、狭水道での航海当直を 1 人に任せていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸を北進中、航海士 A が、平戸大橋を通過後、予定進路に沿って左転を開始するところを、左舷船首方に見えるホテルの明かりがいつもより遠くに見え、まだ右方の陸岸への寄せ方が足りないと思い北進を続けて、目視のみで漫然と操船したため、田平港西防波堤灯台を通過したのち物揚場岸壁に向かっていることに気付かず、同岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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>・ 操船者は、狭水道を通狭する場合、レーダー及び GPS プロッター等の航海機器を活用して船位の確認を行いながら集中した操船を行うこと。</li> <li>・ 船長は、狭水道を通狭する場合、常に在橋し、複数人で航海当直を行うこと。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付図2 航行経路図（拡大版）



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
23:45:09	033-20-22.0	129-33-41.7	025.8	11.8
23:45:39	033-20-27.3	129-33-44.8	026.2	11.8
23:46:10	033-20-32.5	129-33-48.0	027.6	11.7
23:47:08	033-20-42.9	129-33-53.8	025.2	11.7
23:47:38	033-20-48.1	129-33-57.0	026.5	11.7
23:48:10	033-20-53.6	129-34-00.1	028.1	11.7
23:48:38	033-20-58.6	129-34-03.3	026.6	11.7
23:49:08	033-21-03.8	129-34-06.5	029.1	11.7
23:50:08	033-21-14.1	129-34-13.2	027.1	11.8
23:50:41	033-21-19.8	129-34-16.6	025.2	11.9
23:51:09	033-21-24.8	129-34-19.5	024.1	11.8
23:51:39	033-21-30.2	129-34-22.2	020.3	12.0
23:52:09	033-21-36.0	129-34-24.3	012.9	12.0
23:52:39	033-21-42.1	129-34-25.0	359.8	11.9
23:53:09	033-21-47.9	129-34-24.4	356.7	12.0
23:53:39	033-21-53.4	129-34-25.0	031.1	1.5
23:54:39	033-21-56.1	129-34-23.9	322.8	3.8
23:55:09	033-21-57.5	129-34-22.2	306.7	4.4
23:55:40	033-21-58.4	129-34-19.7	284.9	4.6
23:56:09	033-21-58.4	129-34-17.1	260.6	4.6
23:56:38	033-21-58.6	129-34-14.4	292.6	4.8
23:57:10	033-22-00.1	129-34-11.7	311.7	5.4
23:57:39	033-22-02.0	129-34-09.6	322.5	5.8
23:58:09	033-22-04.6	129-34-07.8	335.0	6.0
23:58:39	033-22-07.4	129-34-06.0	329.8	6.4
23:59:08	033-22-10.2	129-34-04.1	331.3	6.6
23:59:39	033-22-13.1	129-34-02.5	340.4	6.5

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。

写真1 本船の損傷状況

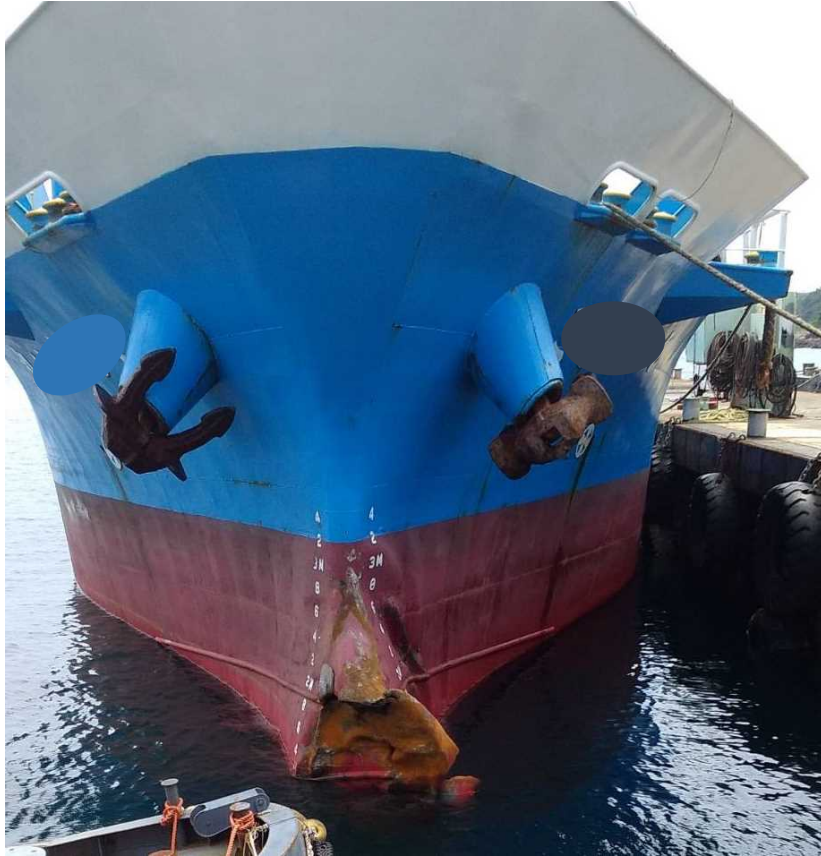


写真2 岸壁の損傷状況

