

船舶事故調査報告書

令和7年3月12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	衝突（防波堤）
発生日時	令和6年2月3日 00時57分ごろ
発生場所	長崎県平戸市田平港 田平港西防波堤灯台から真方位166°94m付近 （概位 北緯33°21.7′ 東経129°34.5′）
事故の概要	貨物船誠祐丸は、平戸瀬戸を北北東進中、防波堤に衝突した。 誠祐丸は、右舷船首部外板及び球状船首に曲損等を生じ、また、防波堤は、躯体コンクリートに欠損を生じた。
事故調査の経過	令和6年2月6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 誠祐丸、264トン 141941、日誠海運株式会社（船舶借入人） 60.83m×9.80m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成25年4月2日 （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長 24歳 四級海技士（航海） 免許年月日 令和2年11月16日 免状交付年月日 令和2年11月16日 免状有効期間満了日 令和7年11月15日 航海士 58歳 六級海技士（航海）

	免 許 年 月 日 令和2年3月19日 免 状 交 付 年 月 日 令和2年3月19日 免状有効期間満了日 令和7年3月18日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部外板及び球状船首に曲損等（写真2、写真3参照）   写真2 右舷船首部 写真3 球状船首 防波堤 躯体コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 北東流1.9ノット、 潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか2人が乗り組み、タイヤチップ約558tを積載し、船首約2.86m、船尾約3.85mの喫水で、山口県徳山下松港に向け、令和6年2月2日15時35分ごろ鹿児島県いちき串木野市串木野港を出航した。</p> <p>航海士は、翌3日00時ごろ、長崎県佐世保市黒島東方沖において、船長と交替して単独の航海当直に就き、GPSプロッター及び1.5海里レンジとしたレーダーを作動させ、約12.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵によって本船を北北東進させた。</p> <p>航海士は、00時50分ごろ平戸瀬戸航行に備えて手動操舵に切り替え、操舵室中央にある操舵スタンドの舵輪を持って操舵に当たり、平戸大橋南西方沖にあるアサマ灯浮標（Mo(A) R 8s）を左舷側に見ながら、北北東進を続けた。</p> <p>航海士は、00時55分ごろ平戸大橋を通過したのち、左舷船首方に田平港西防波堤灯台（F Fl R 3s）（以下「田平灯台」という。）を小田助瀬灯標（Mo(B) R 8s）（以下「本件灯標」という。）<small>こだすけせ</small>と思い込み、そのまま北北東進を続けた。</p> <p>航海士は、田平港西防波堤に沿って設置された簡易標識灯を見て、田平灯台が本件灯標ではないことに気付き、減速して左舵を取ったものの、間に合わず、00時57分ごろ、318°の船首方位及び7.7knの速力で、本船の船首部が同防波堤に衝突した。（写真4参照）</p>



写真4 田平港西防波堤付近の状況

船長は、平戸瀬戸北部の最狭部を航行する前に昇橋するつもりで、居室で休息を取っていたところ、衝撃を感じて異変に気づき、昇橋して状況を把握したのち、平戸市南風崎西方沖で投錨し、01時43分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報した。

(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録 参照)

その他の事項

(1) 平戸瀬戸の状況

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（令和3年3月発行）によれば、平戸瀬戸は、平戸島及び九州本島間の水道で、長さ約3.5 km、最狭部は東水道の約300 mであり、平戸大橋付近は約400 mである。九州北岸から西岸に航行する際の最短通路に当たるため、沿岸航行する多数の船舶が常用する旨が記載されている。

(2) 田平灯台等の状況

海図W193によれば、平戸大橋の中央部から012°（真方位、以下同じ。）740 m付近に田平灯台が、同中央部から330°790 m付近に本件灯標がそれぞれ記載されていた。（図1参照）



図1 海図W193 (抜粋)

(3) 航海士の技量に係る船長の認識

船長は、航海士との乗り組み期間が約2週間で、航海士と共に昼間に平戸瀬戸を南航したことが1回あり、航海士の技量について、前任の船長から問題はない旨も聞いていたので、航海士が夜間でも平戸瀬戸を安全に航行できると思い、単独で航海当直に当たらせていた。

(4) 航海士の平戸瀬戸の通航経験等

航海士は、過去に平戸瀬戸を単独で航行した経験が3回であり、このうち夜間の北航の経験が2回あり、本事故当時、航海当直を交替する前、自身が航行する予定海域について、事前に海図等を見て確認していなかったものの、本件灯標を左舷方に見て航行すれば、平戸瀬戸を安全に航行できると思っていた。

(5) 本船の周囲の状況

本船の周囲には、本事故当時、大型船の通航はなく、漁船も操業しておらず、航行の支障となる船舶等がいなかった。

(6) 関係法令

船員法（昭和20年法律第100号）第10条には、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。

（甲板上の指揮）

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。

（以下略）

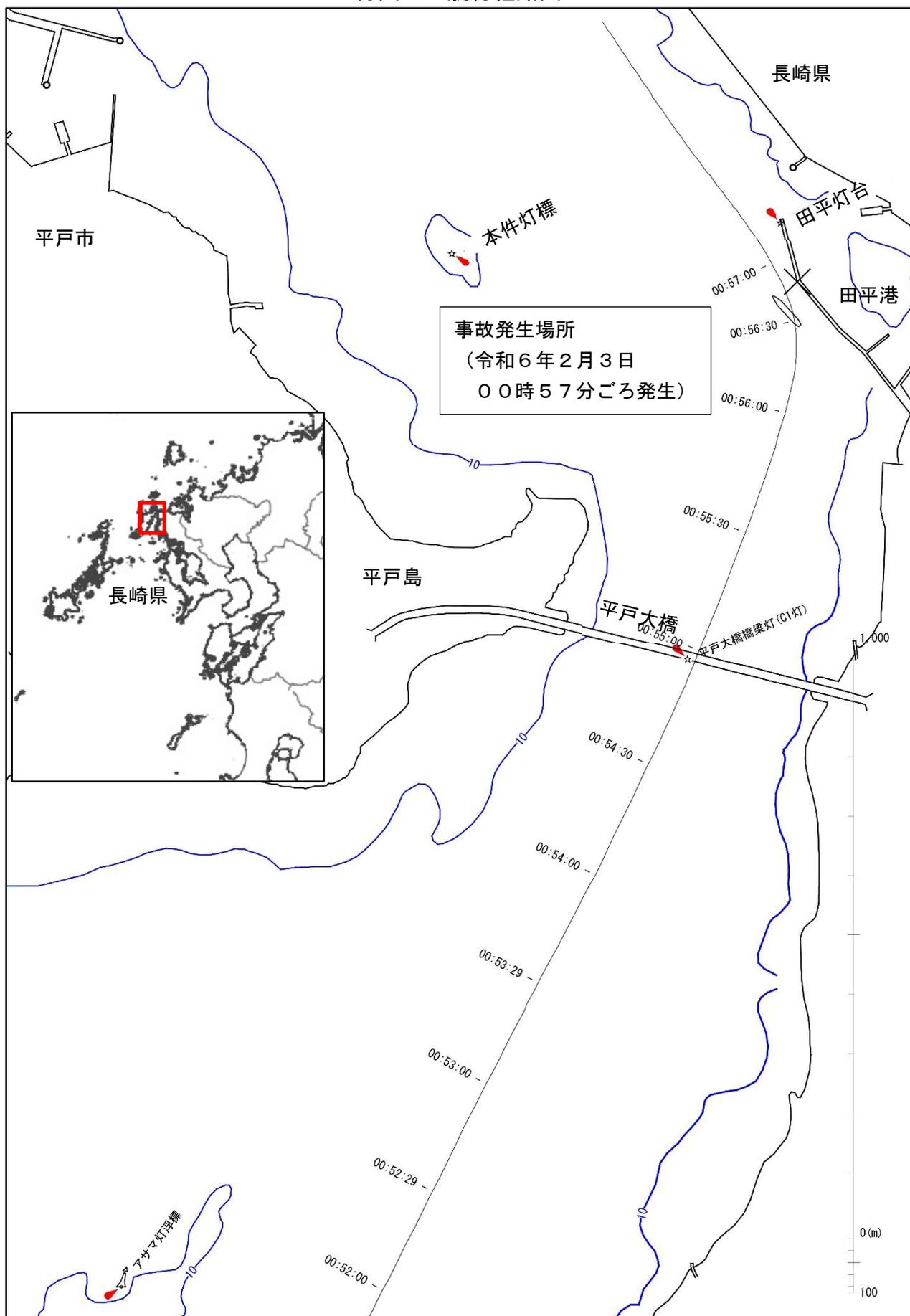
分析

乗組員等の関与

あり

<p>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>なし なし</p> <p>本船は、平戸瀬戸を北北東進中、航海士が、あらかじめ航行する予定海域の航路標識の設置状況を確認しないまま、田平灯台を本件灯標と思い込み、本件灯標を左舷方に見て航行すれば、安全に航行できると考え、灯光のみを目標とし、レーダーを併用する等の見張りを適切に行っていなかったことから、そのまま北北東進を続け、田平港西防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士は、本船が平戸大橋を通過した後、しばらく直進させた後、左舵をとって左転をさせているが、本事故当時、周囲に大型船の通航はなく、漁船も操業しておらず、航行の支障となる船舶等がいなかったことから、他船等を避けることを目的とした操船ではなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士との乗り組み期間が短く、航海士と共に昼間に平戸瀬戸を南航したことが1回だけであったものの、航海士の技量について、前任の船長から問題はない旨を聞いていたことから、航海士に単独で夜間の航海当直に当たらせていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が平戸瀬戸を北北東進中、航海士が、あらかじめ航行する予定海域の航路標識の設置状況を確認しないまま、田平灯台を本件灯標と思い込み、本件灯標を左舷方に見て航行すれば、安全に航行できると考え、レーダーを併用する等の見張りを適切に行っていなかったため、そのまま北北東進を続け、田平港西防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 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プロッターなどを利用して船位の確認を行うこと。 ・ 船橋当直者は、航海当直を行う前に、自身が航行する予定海域について、海図等を見て確認し、灯光を目標にする場合には、灯台表を使用する等して、目標とする灯光の灯質を調べておくこと。 ・ 船長は、航海士に航海当直を行わせる際には、他人の判断に頼らず、自ら当該航海士の操船能力を判断し、必要な能力が十分であると認められるまで、単独で航海当直を行わせないこと。 ・ 船長は、平戸瀬戸など狭い水路を通過するときには、自ら甲板上で指揮をとること。

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
00:55:00	33-21-24.7	129-34-21.5	021	022.8	13.7
00:55:27	33-21-30.5	129-34-24.2	020	021.0	13.8
00:55:30	33-21-31.2	129-34-24.5	019	020.9	13.8
00:55:33	33-21-31.9	129-34-24.8	017	020.8	13.8
00:55:37	33-21-32.7	129-34-25.1	016	020.5	13.8
00:55:39	33-21-33.2	129-34-25.3	014	020.3	13.8
00:55:43	33-21-34.0	129-34-25.7	013	019.8	13.8
00:55:47	33-21-34.9	129-34-26.0	011	019.0	13.8
00:55:51	33-21-35.8	129-34-26.4	009	018.3	13.7
00:55:54	33-21-36.5	129-34-26.6	008	017.9	13.7
00:55:57	33-21-37.1	129-34-26.8	005	016.9	13.7
00:56:00	33-21-37.8	129-34-27.1	358	016.3	13.6
00:56:03	33-21-38.4	129-34-27.2	344	015.8	13.0
00:56:07	33-21-39.2	129-34-27.5	335	015.0	11.9
00:56:11	33-21-40.0	129-34-27.7	327	013.5	11.2
00:56:14	33-21-40.5	129-34-27.7	324	010.8	10.2
00:56:17	33-21-41.0	129-34-27.8	321	008.5	9.6
00:56:21	33-21-41.6	129-34-27.8	319	006.3	9.0
00:56:24	33-21-42.0	129-34-27.8	319	003.8	8.5
00:56:27	33-21-42.4	129-34-27.7	318	000.7	8.0
00:56:30	33-21-42.8	129-34-27.7	318	358.3	7.7
00:56:34	33-21-43.3	129-34-27.5	318	355.2	7.4
00:56:37	33-21-43.7	129-34-27.4	318	353.1	7.2
00:56:39	33-21-43.9	129-34-27.3	318	351.6	7.1
00:56:43	33-21-44.3	129-34-27.1	317	349.0	6.9
00:56:47	33-21-44.8	129-34-26.9	317	346.4	6.7
00:56:51	33-21-45.2	129-34-26.7	316	344.1	6.6
00:56:53	33-21-45.4	129-34-26.6	316	343.1	6.5
00:56:57	33-21-45.7	129-34-26.3	316	340.9	6.4
00:57:00	33-21-46.0	129-34-26.2	315	339.5	6.3
00:57:04	33-21-46.4	129-34-25.9	315	338.2	6.3
00:57:11	33-21-47.0	129-34-25.5	314	335.2	6.2
00:57:17	33-21-47.5	129-34-25.1	314	332.7	6.0

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、アンテナの位置は、船首から48m、船尾から約12m、左舷から約4m、右舷から約6mであった。