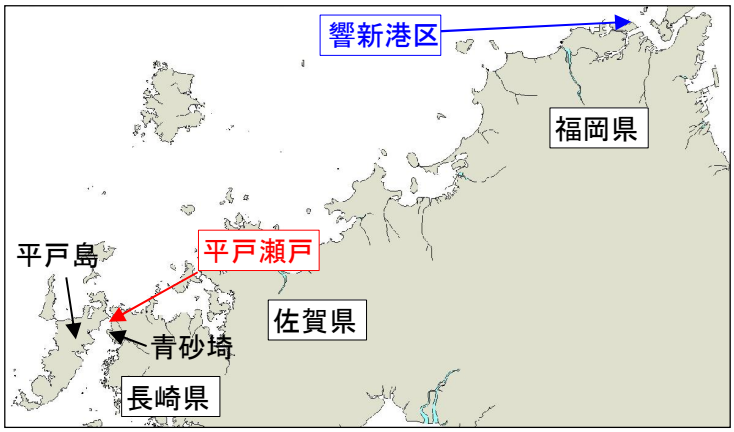
船舶事故調査報告書

令和８年９月９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　　高　橋　明　子

事故種類	乗揚
発生日時	令和７年６月５日　０１時１６分頃
発生場所	長崎県平戸（ひらど）市広瀬導流堤南西端（平戸瀬戸） 広瀬導流堤灯台から真方位１９０°　１０m付近 （概位　北緯３３°　２２．８′　東経１２９°　３４．１′）
事故の概要	貨物船優昭（ゆうしょう）丸は、航行中、浅瀬に乗り揚げた。 優昭丸は、左舷船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和７年６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	貨物船　優昭丸、４９９トン
船舶番号、船舶所有者等	１４０６５１、松村海運有限会社（船舶所有者（Ａ社））、優昭海運株式会社（船舶管理会社（Ｂ社））
Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質	７５．４７m×１２．５０m×６．８０m、鋼
機関、出力、進水等	ディーゼル機関、１，４７１kW、平成１９年１０月
乗組員等に関する情報	船長Ａ　４５歳 三級海技士（航海） 免　許　年　月　日　令和　３年７月２６日 免状交付年月日　令和　３年７月２６日 免状有効期間満了日　令和　８年７月２５日 甲板長Ａ　７２歳 六級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成１２年７月２６日 免状交付年月日　令和　７年３月２８日 免状有効期間満了日　令和１２年７月２５日 甲板部航海当直部員の資格認定あり
死傷者等	なし
損傷	左舷船尾部外板に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西北西、風力　３ 海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の初期 潮流　北流約１～２ノット（kn）（船長Ａの観測） 潮汐表による平戸瀬戸の潮流：

	６月４日２３時２７分　北東流開始（転流時） ６月５日０２時４２分　北東流３．１kn（最強時） ０６時２９分　南西流開始（転流時）
事故の経過	(1)　本事故当時の本船の運航状況 本船は、鹿児島県鹿児島市鹿児島港と関門港との間の定期航路を運航しており、本事故当時、空のコンテナ２４個を運ぶため、鹿児島港谷山１区の岸壁を出航後、平戸瀬戸を経由して関門港響新港区に向かう予定であった。（図１参照）  図１　平戸瀬戸から関門港響新港区に至る海域の状況 (2)　本事故当時の本船の船橋当直の状況 本船の船橋当直は４時間交代で行われており、各当直者の当直時間帯は、次のとおりであった。 ・　１１時（２３時）～１５時（０３時）　甲板長Ａ ・　１５時（０３時）～１９時（０７時）　一等航海士 ・　１９時（０７時）～２３時（１１時）　船長Ａ (3)　船長Ａの甲板長Ａに対する当直引継ぎ状況 船長Ａは、令和７年６月４日２３時００分頃、狭水道の平戸瀬戸の通峡に当たり、平戸大橋の通過予定が翌５日０１時２０分頃であったので、甲板長Ａに対し、０１時００分頃に昇橋する予定である旨を伝え、船橋当直を交代して降橋した。 (4)　船長Ａ及び甲板長Ａの平戸瀬戸の通峡経験等 ①　船長Ａ ａ　他船での通峡経験 東水道及び西水道共に、昼夜を問わず何回もあった。 ｂ　本船での通峡経験 南進が１回あったが、北進は本事故時が初めてであった。 また、本船に乗り組んで以降、甲板長Ａと共に平戸瀬戸を通るのは、本事故時が初めてであった。 ②　甲板長Ａ

ａ　他船での通峡経験

昼夜を問わず何回もあったが、西水道がほとんどであり、東水道を通った経験は昼間に数回程度で、その際は船長の指示に従い操船を行っていた。

ｂ　本船での通峡経験

自身の船橋当直中に平戸瀬戸を通るのが初めてであり、東水道を通った経験はなかった。

(5)　関係法令

船員法（昭和２２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）

(6)　平戸瀬戸の針路法及び一般的注意事項

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（令和３年３月発行）には、次の旨記載されている。

①　北流のとき東水道を航行する船舶は、行合い船が早く見えるように南風埼（はえの）を２００～２５０ｍ離し、広瀬に圧流されないよう牛ケ首（うしがくび）に近づいて航行する方がよい。（圧流によって広瀬へ乗り揚げる危険があるほか、牛ケ首に極端に接近しすぎて乗り揚げることがあるので注意が必要である。）

②　佐世保海上保安部は、平戸瀬戸における海難を防止するため、海上衝突予防法による狭水道における航法を守るよう、また、北航船のうち５００トン未満は東水道を、５００トン以上は西水道を航行するよう、南航船は小型漁船を除き、西水道を広瀬から離して航行するようそれぞれ指導[*1]している。

（図２　参照）

[*1] 平戸瀬戸通峡時の留意事項（平戸瀬戸航法ガイド）
https://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/sasebo/img/hiradoseto_guide.pdf

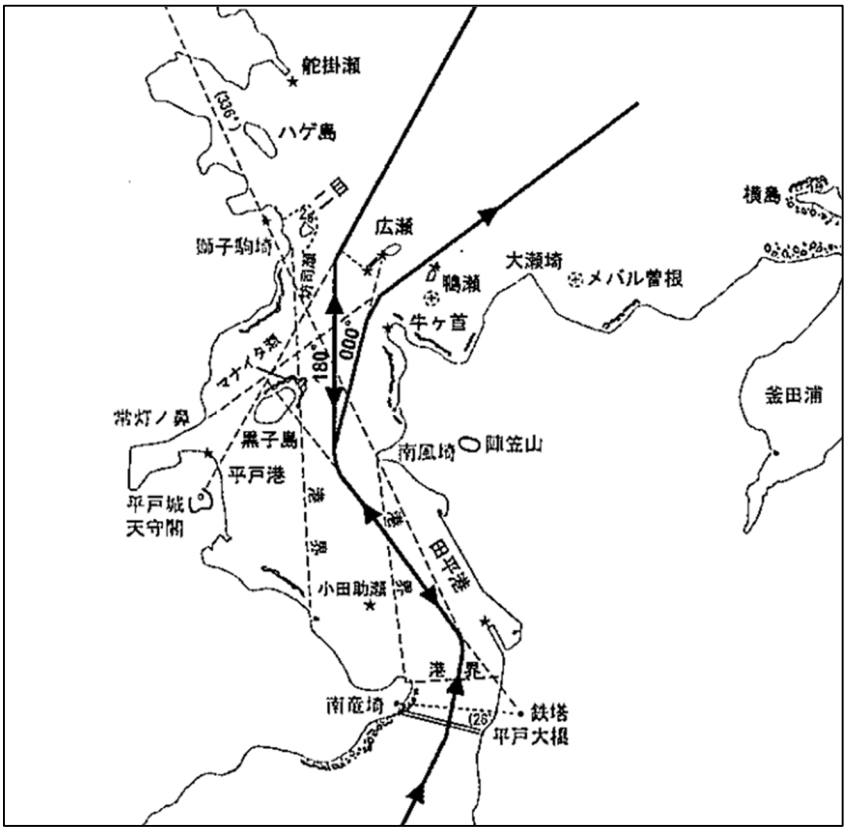


図２　平戸瀬戸の針路法図（抜粋）

(7)　本船のコースラインの状況

本船では、船長Ａが、５月２８日に本船に乗り組む以前から、本船に備え付けの紙海図にコースラインが引いてあり、同ラインに従って運航が行われていた。

船長Ａは、本船に乗り組んだ後、紙海図に引かれたコースラインを確認するとともに、電子海図に自身のコースライン（以下「本件コースライン」という。）を引いていた。

（図３　参照）

図３　紙海図（Ｗ１９３平戸瀬戸）のコースライン及び
　　本件コースラインの状況

(8)　出航から平戸瀬戸に至るまでの状況

本船は、船長Ａ及び甲板長Ａほか４人が乗り組み、船首約３．２０ｍ、船尾約３．４４ｍの喫水で、４日１１時００分頃に谷山１区の岸壁を出航した。（写真１参照）

写真１　本船の外観（入渠時）

船長Ａは、出航操船後、次直の甲板長Ａに当直を引き継いだ。

甲板長Ａは、１人で船橋当直につき、ＧＰＳプロッター及びレーダーを作動させ、船橋中央部の操舵スタンドの舵輪の前に立って自動操舵で操船に当たり、平戸瀬戸に向けて本船を約１３knの速力（対地速力、以下同じ。）で北進させた。

甲板長Ａは、２３時００分頃、再び１人で船橋当直につき、目視を中心に、時折レーダーを活用しながら見張りを行っていた。

甲板長Ａは、平戸瀬戸の通峡に当たり、紙海図と電子海図にコースラインが引かれていることを確認しておらず、電子海図は眩しかったので表示画面を閉じていた。

(9)　本事故発生に至る状況

船長Ａは、５日０１時００分頃に昇橋して操船指揮に当たり、レーダーで、本船が平戸瀬戸南部の青砂埼西方沖を航行していることを確認するとともに、２海里（Ｍ）レンジから範囲を広げて平戸瀬戸内における反航船の有無を確認し、２Ｍレンジに戻した。

その際、船長Ａは、甲板長Ａが年配であり船員経験が長いこともあって、甲板長Ａに対し、平戸瀬戸の潮流の状況説明や、紙海図のコースライン及び本件コースラインの状況から、本船が東水道を通る予定であることについて、指示を行わなかった。

甲板長Ａは、舵輪の前に立って周囲の見張りを行いながら舵輪を操作し、船長Ａは甲板長Ａの後方で立って周囲の見張りを行っていた。（写真２参照）

写真２　航海計器の配置状況

船長Ａは、０１時１１分頃、本船が平戸大橋を通過した後、表示画面を開けて電子海図を確認し、本件コースラインよりも少し西側（平戸島寄り）を本船が航行していたので、甲板長Ａに東側（南風埼寄り）に進路を寄せるよう指示した。（図４参照）

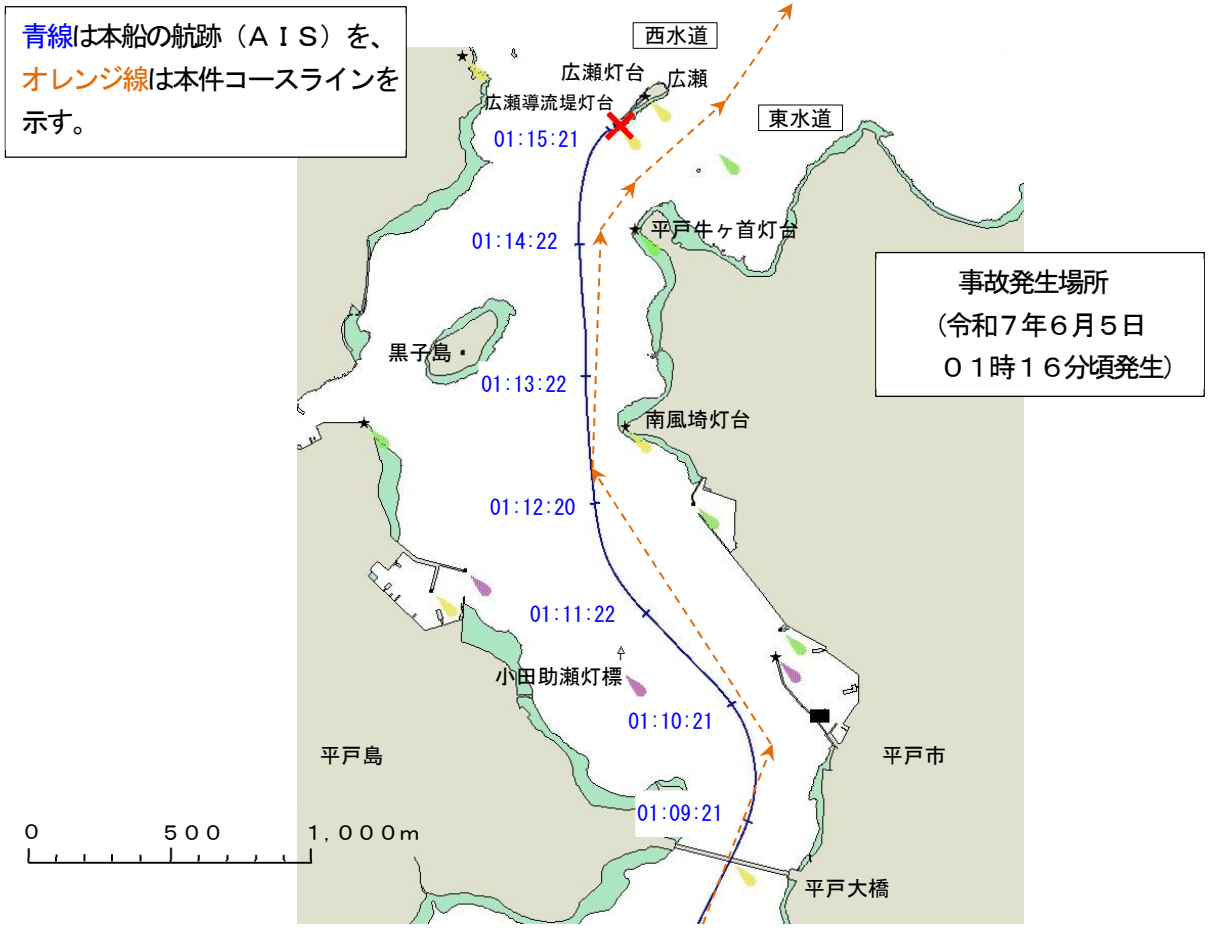


図４　航行経路図

本船は、北方に流れる約１～２knの潮流によって、約１４～１５knの速力で北進した。

船長Ａは、０１時１２分頃、南風埼付近において、本船が本件コースラインに戻ったのを電子海図で確認後、平戸牛ケ首灯台及び広瀬灯台と、本船の位置関係を目視で確認するため、左舷ウイングに出た。

船長Ａは、船橋を出て左舷ウイングに向かう際、甲板長Ａに対し、本船が平戸牛ケ首灯台に並ぶ手前から、ゆっくりと右に舵を切るように伝えたものの、東水道を通るつもりであることを伝えなかった。

船長Ａは、これまで他船で、南風埼を通過した後、広瀬導流堤に向首することになるので、平戸牛ケ首灯台に船首が並んだときから東水道に向けて小刻みに、右に舵を切っていく操船を行っていた。

船長Ａは、紙海図及び電子海図に引かれたコースラインが、いずれも東水道を通ることになっているので、甲板長Ａが東水道を通る操舵を行うものと思っていた。

甲板長Ａは、順流（北流）の影響によって、本船が右転して東水道に向かうのは難しく、反航船のいない西水道を通過したほうがよいと考えていたが、船長Ａが昇橋した後は船長Ａの指示に従うつもりでいたので、自身の考えを船長Ａに伝えなかった。

船長Ａは、左舷ウイングにおいて、本船の船首が牛ケ首灯台に並んだのを確認し、船橋内に戻って甲板長Ａに対し、右に舵を切るよう伝えた後、再び左舷ウイングに出たが、本船が右転する様子が見られなかったので、左舷ウイングから右に舵を切るよう数回指示した。

甲板長Ａは、船長Ａから右に舵を切るよう指示を受け、船長Ａの指示に従うつもりでいたものの、まさか船長Ａが狭い東水道を通るつもりであると思わなかったので、船長Ａの操船の意図が分からず、右に舵を切ることに疑念を抱きながらも、船長Ａからの数回の指示に従い、徐々に、右に舵を切った。

本船は徐々に右転を始めたものの、船長Ａは、船首マストの左側に広瀬導流堤の明かりが見えたので危険を感じ、船橋内に入り、自ら操舵ハンドルを操作して右舵一杯を取った。

本船は、潮流によって圧流されながら広瀬導流堤に向かい、右舵一杯が取られたまま、船長Ａが咄嗟（とっさ）に主機のクラッチレバーを中立に操作したものの、０１時１６分頃に広瀬導流堤南西端の浅瀬に乗り揚げた。

（図４　参照）

(10) 本事故発生後の状況

	船長Ａは、乗組員に損傷状況を確認するよう指示するとともに、Ａ社に本事故の発生を連絡した。 船長Ａは、主機のクラッチレバーを前進に操作したところ、本船が動いたので、極微速力で安全な広い海域まで本船を移動させた。 その後、本船は、修理のため、鹿児島県指宿市山川港の造船所に入渠した。 （付表１　本船のＡＩＳ記録（抜粋）　参照）
その他の事項	(1)　船長Ａ及び甲板長Ａの船員歴等 ①　船長Ａ 約２６年の船員経験があった。Ｂ社入社前に約４年、作業船（２軸船のタグボート）の船長をしており、４９９トンの１軸船の操船は、本船が初めてであった。 本事故発生の約４年前にＢ社に入社後、２９９トンの貨物船の一等航海士を経て、５月２８日から本船の船長職を務めており、Ｂ社での船長職は本船が初めてであった。 ②　甲板長Ａ 約４５年の船員経験があった。４９９トンの貨物船に約１０年乗り組み、操船も行っていた。本船には５月９日から乗り組んでいた。 (2)　船長Ａ及び甲板長Ａの健康状態 船長Ａ及び甲板長Ａ共に、本事故当時、疲労や眠気等はなく、健康状態は良好であった。 (3)　Ｂ社の安全管理 Ｂ社は、本船を含む運航船６隻に係る、乗組員の配乗管理及び安全管理を行っていた。 Ｂ社は、運航船６隻に対し、定期的に訪船指導（安全管理的な教育を含む）を行い、Ｂ社の乗組員間で意思の疎通を図る取組を推進していた。 Ｂ社では、船橋内において、船長と船橋当直者間で意思の疎通が図られず事故が発生したのは、本事故が初めてであった。Ｂ社の乗組員一同を対象としたＢＲＭ・ＢＴＭに関する定期的な講習会や研修などは、実施されていなかった。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	あり
判明した事項の解析	(1)　平戸瀬戸の潮流の状況について 本事故当時、平戸大橋北方沖から広瀬にかけての海域には、北方に流れる約１～２knの潮流があったものと考えられる。

	⑵　船長Ａの甲板上の指揮の状況について ①　船長Ａは、０１時００分頃に昇橋した際、レーダーで本船の船位等を確認したものの、甲板長Ａが年配であり船員経験も長く躊躇（ちゅうちょ）したことから、甲板長Ａに対し、平戸瀬戸の潮流の状況説明や、本船が東水道を通る予定であることについて、指示を行わなかったものと考えられる。 ②　船長Ａは、本事故当時、本船で平戸瀬戸を北進するのが初めてであったが、他船で東水道を通ったことがあったこと、事前に紙海図及び電子海図に東水道を通るコースラインが引かれていたことから、東水道を通るものと思い込んでおり、また、東水道を通る予定であることを、甲板長Ａが理解していると思い込んでいたものと考えられる。 ③　①及び②から、船長Ａは、甲板長Ａに対し、本船が、南風埼を通過した後は広瀬導流堤に向首し、牛ケ首灯台に船首が並んだ頃から、東水道に向けて小刻みに、右に舵を切っていく操船を行うことについて、明確な指示を行わなかったものと考えられる。 ⑶　甲板長Ａの認識等 ①　甲板長Ａは、次のことから、船長Ａの操船意図を理解することができず、右に舵を切ることに疑念を抱きながらも、徐々に、右に舵を切ったものと考えられる。 ａ　北航船のうち５００トン未満は東水道を航行するようにとの佐世保海上保安部の指導を正確に理解していなかった。 ｂ　本船が順流（北流）の影響を受け、東水道を通るのは困難と考えていた。 ｃ　本船の船首が牛ケ首灯台に並んだ頃、船長Ａから右に舵を切るよう指示を受け、船長Ａの指示に従うつもりでいたものの、まさか船長Ａが東水道を通るつもりであると思わなかった。 ②　甲板長Ａが、船長Ａの操船意図を理解することができなかったことについては、①の認識に加え、事前に紙海図のコースラインや本件コースラインを確認していなかったこと、また、過去に、他船で昼間に東水道を通った経験が数回程度であり、本船で東水道を通った経験がなかったことが関与したものと考えられる。 ⑷　船長Ａ及び甲板長Ａのコミュニケーションの状況 船長Ａが、⑵のとおり、甲板長Ａに対し明確な指示を行わず、また、甲板長Ａが、⑶のとおり、船長Ａに対し、操船意図の確認や舵角の確認を行わなかったことについては、船長Ａ及び甲板長

	Ａが、互いに意思の疎通を図らず、十分なコミュニケーションが取られていなかったことが関与したものと考えられる。 船長Ａ及び甲板長Ａは、本船に乗り合わせた後、本事故発生まで８日間しか経過していなかったことから、互いに十分なコミュニケーションが取られていなかったものと考えられる。 (5)　Ｂ社の安全管理 Ｂ社は、定期的な訪船指導によって、Ｂ社の乗組員間で意思の疎通を図る取組を推進していたが、これまで船橋内における乗組員間のコミュニケーション不足を要因とする事故の発生がなかったことから、Ｂ社の乗組員一同を介し、ＢＲＭ・ＢＴＭに特化した定期的な講習会等を実施するまでに至らなかったものと考えられる。 Ｂ社は、改めて、ＢＲＭ・ＢＴＭの重要性を認識し、ＢＲＭ・ＢＴＭの手法を取り入れ、乗組員間で積極的な意思疎通を図ることや、事故のリスクを察知した際には直ちに他の当直者と情報共有することなどについて、Ｂ社の乗組員に対し、指導・徹底を行うことが必要であるものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が平戸瀬戸を北進中、船長Ａが、甲板長Ａに対し操船意図を伝えないまま、右舵を取るよう指示したため、甲板長Ａが、同指示を理解することができず、徐々に右に舵を切り、本船が潮流に圧流されながら広瀬導流堤に向かう進路となり、広瀬導流堤南西端の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	本事故後、Ｂ社は、次の再発防止策を講じ、Ｂ社の全乗組員に対し指導を行った。 (1)　管理的な再発防止策 ①　狭水道における２人当直の徹底。 ②　船長昇橋時における声掛け等の義務化と、船橋内への同旨内容の貼り紙の掲示。 ③　船長昇橋時における船長自らによる操舵の徹底。 ④　海図、ＧＰＳプロッターへのコースラインの入力及び航海予定の事前打合せの徹底。 (2)　人的な再発防止策 ①　船長は、１年以上又は代行船長の経験を有し、かつ、Ｂ社乗組員（一等航海士以上）５人以上の推挙を受ける者に限る。 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。 ・船長は、狭水道における操船指揮に当たり、通峡経験が少ない乗組員に操舵を行わせる場合、通航方法や注意すべき点等について、明確な指示を行うとともに、操舵を行う者の認識を確認すること。また、舵角等の指示は、操舵を行う者が疑念を抱くことが

	ないよう、具体的に行うこと。 ・船橋当直者は、自分で見たこと、聞いたこと、知ったこと、判断したことの全てを、躊躇や遠慮することなく声に出して報告し、自船の安全運航に関係する事項や情報を全員が知るという「情報の共有化」を図り、的確な船橋体制を維持すること。 ・船橋当直者は、通航経験が少ない海域を操舵し通航する場合、事前に水路調査を十分に行い、通航方法を確認しておくこと。

付表１　本船のＡＩＳ記録（抜粋）

時　刻 （時：分：秒）	船　位※		船首方位※ （°）	対地針路※ （°）	対地速力 （kn）
	緯　度 （° ― ′ ― ″）	経　度 （° ― ′ ― ″）			
01:09:21	033-21-28.75	129-34-22.84	022.6	009.0	15.0
01:10:21	033-21-42.38	129-34-20.85	329.5	312.0	13.8
01:11:22	033-21-53.11	129-34-08.82	315.2	318.0	14.8
01:11:31	033-21-54.76	129-34-07.03	317.8	324.0	14.8
01:11:40	033-21-56.50	129-34-05.42	322.1	332.0	14.7
01:11:51	033-21-58.80	129-34-03.78	329.2	343.0	14.5
01:12:00	033-22-00.79	129-34-02.85	338.8	349.0	14.2
01:12:10	033-22-03.08	129-34-02.20	345.7	353.0	14.1
01:12:20	033-22-05.42	129-34-01.75	350.5	355.0	14.2
01:12:30	033-22-07.81	129-34-01.45	353.4	354.0	14.4
01:12:40	033-22-10.24	129-34-01.16	354.3	355.0	14.6
01:12:53	033-22-13.43	129-34-00.86	355.6	355.0	14.8
01:13:04	033-22-16.16	129-34-00.64	356.1	355.0	15.0
01:13:10	033-22-17.67	129-34-00.53	356.6	356.0	15.1
01:13:22	033-22-20.71	129-34-00.46	359.0	356.0	15.2
01:13:29	033-22-22.49	129-34-00.47	000.0	355.0	15.2
01:13:40	033-22-25.28	129-34-00.45	359.0	350.0	15.1
01:13:53	033-22-28.55	129-34-00.09	355.1	351.0	15.1
01:13:58	033-22-29.82	129-33-59.96	355.3	351.0	15.2
01:14:10	033-22-32.90	129-33-59.74	356.3	352.0	15.4
01:14:22	033-22-36.02	129-33-59.51	356.5	357.0	15.6
01:14:30	033-22-38.11	129-33-59.48	359.1	001.0	15.7
01:14:40	033-22-40.73	129-33-59.61	001.9	009.0	15.7
01:14:50	033-22-43.29	129-34-00.02	008.2	021.0	15.4
01:15:00	033-22-45.91	129-34-00.86	015.1	041.0	14.7
01:15:10	033-22-47.70	129-34-01.96	025.9	064.0	13.4
01:15:21	033-22-49.20	129-34-03.60	042.2	087.0	10.9
01:15:30	033-22-49.28	129-34-04.16	069.1	080.0	3.5
01:15:40	033-22-49.34	129-34-04.33	066.0	078.0	1.2
01:15:50	033-22-49.36	129-34-04.43	067.1	077.0	0.6
01:16:00	033-22-49.40	129-34-04.53	073.0	077.0	0.6

※船位は、船橋上方に設置されたＧＰＳアンテナの位置であり、ＧＰＳアンテナの位置情報は、船首から５７ｍ、船尾から１５ｍ、右舷から６ｍ、左舷から６ｍであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。