

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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5月27日 20時49分頃
発生場所	長崎県平戸市黒子島北東岸（平戸瀬戸） 南風崎灯台から真方位316°580m付近 （概位 北緯33°22.4′ 東経129°33.8′）
事故の概要	油タンカー第二大盛丸は、北進中、浅所に乗り揚げた。 第二大盛丸は、船尾部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和7年5月29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	油タンカー 第二大盛丸、749トン 142321、株式会社三洋海運商会（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 72.00m×11.80m×5.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成26年11月4日
乗組員等に関する情報	船長 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年7月9日 免状交付年月日 令和5年1月31日 免状有効期間満了日 令和10年7月8日 航海士A 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年11月28日 免状交付年月日 令和3年6月10日 免状有効期間満了日 令和8年11月27日
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に破口及び凹損、左舷船尾部船底外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 潮流 北西流約3.0ノット（kn） 本事故発生場所の南西方約2kmに位置する平戸特別地域気象観測所

	<p>では、本事故当時、もや^{*1}が観測されており、20時41分から視程が2km未満となっていた。(図1、図5参照)</p> <p>【自動】0408=-0410.0449=-0614.2001=-2004.2015=-2035.2036=-2041VIS₂=-2053=-2058.2106=-2116.</p> <p>記事内容：20時36分にもやを発見、20時41分には視程2km未満のもやとなり、20時53分まで継続している。</p> <p>図1 平戸特別地域気象観測所の気象観測データ（記事欄）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>(1) 本事故当時の運航計画</p> <p>本船は、本事故当時、熊本県八代市八代港^{やっしろ}を出航後、燃料油の補給のため、福岡県福岡市博多港に寄港することとなっていた。</p> <p>八代港出航に当たり、船長は、運航者の取決め^{*2}によって平戸瀬戸での夜間航行が禁じられていたが、平戸瀬戸を経由して航程を約1時間短縮すれば、自身の当直時間（23時から03時）中に博多港での入港操船まで終わることができると考え、平戸瀬戸を経由する運航計画を立てていた。</p> <p>また、船長は、次のことから、平戸瀬戸では、自身は昇橋せず、航海士Aに操船を任せることとし、その旨航海士Aに伝えていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平戸瀬戸航行時は航海士Aの当直時間（19時から23時）となっていた。 ・航海士Aは、内航船舶の乗組員としての経験が長く、過去に何度も平戸瀬戸での夜間操船を経験しており、また、日中に本船で平戸瀬戸を航行する際も無難に操船を行っていた。 ・平戸瀬戸航行時は、見張り体制強化のため、機関長が見張り員として昇橋することになっていた。 <p>船長は、船橋に掲示されたホワイトボードに、本事故当日の平戸瀬戸の潮流を「18時59分が北流最強時で潮流が約5.2kn、その後の転流時が23時19分である。」旨記入していた。</p> <p>(2) 出航から平戸瀬戸に至るまでの状況</p> <p>本船は、船長及び航海士Aほか5人が乗り組み、喫水が船首約1.50m、船尾約3.10mとなった空船の状態で、令和7年5月27日12時30分頃八代港を出航した。(写真1参照)</p>

*1 「もや」とは、微小な浮遊水滴や湿った微粒子により視程が1km以上、10km未満となっている状態をいう。

*2 本船の運航者は、安全運航に関する取決めにおいて、狭水道での事故防止を目的として、全長50m以上の船舶が夜間に平戸瀬戸を航行することを禁じていた。



写真1 本船の外観（入渠時）

航海士Aは、本船が八代港を出航してから自室で休息しており、19時00分頃、長崎県佐世保市黒島南方沖で他の航海士から当直を引き継いで1人で当直についた。

航海士Aは、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、操舵スタンド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。

なお、航海士Aは、当直についた際、船長がホワイトボードに記入した平戸瀬戸の潮流を確認し、平戸瀬戸航行時は順潮（船の進む方向と潮の流れが同じ）になることを確認した。

（図2 参照）



図2 平戸瀬戸から博多港に至る海域の状況

(3) 平戸瀬戸を北進する際の航行方法

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、北流時に平戸瀬戸を北進する際の方法（500トン以上の船舶）

として、次の旨記載されている。

① 平戸大橋の下を通過後、水道中央付近から徐々に変針し、黒子島北東端の少し西方を船首に見るように操船して南風崎の西方沖約200～250mの地点へ進む。

② この地点から変針して広瀬の西方を通過して瀬戸を抜ける。

(4) 航海士Aが夜間に平戸瀬戸を北進する際の操船方法

航海士Aは、内航船舶の乗組員としての経験が約40年あり、平戸瀬戸での夜間操船の経験が豊富で、本船とは別の船舶で夜間に平戸瀬戸を北進する際、次のとおり操船していた。

① 平戸大橋の手前で、自動操舵から手動操舵に切り換え、平戸大橋の下を通過後、平戸市街地の街明かりに照らされた黒子島（無人島で灯台等は設置されていない）の島影の北端付近に向けて左舵を取り、北西進する。

② 南風崎灯台の灯光を右舷正横方に見る頃、広瀬にある灯台の灯光の西方沖に向けて右舵を取り、北進する。

③ 平戸瀬戸内では、灯台等の灯光や黒子島の島影を見て船位を判断しており、GPSプロッターやレーダーで船位を確認していなかった。

なお、航海士Aは、本事故当時、平戸瀬戸航行時は順潮となり、平戸大橋と黒子島との間は北西流が流れ、舵効きが悪くなるので、ふだんよりも早い時機に黒子島の手前で右舵を取ろうと考えていた。

(図3 参照。図中のコースを以下「航行予定コース」という。)

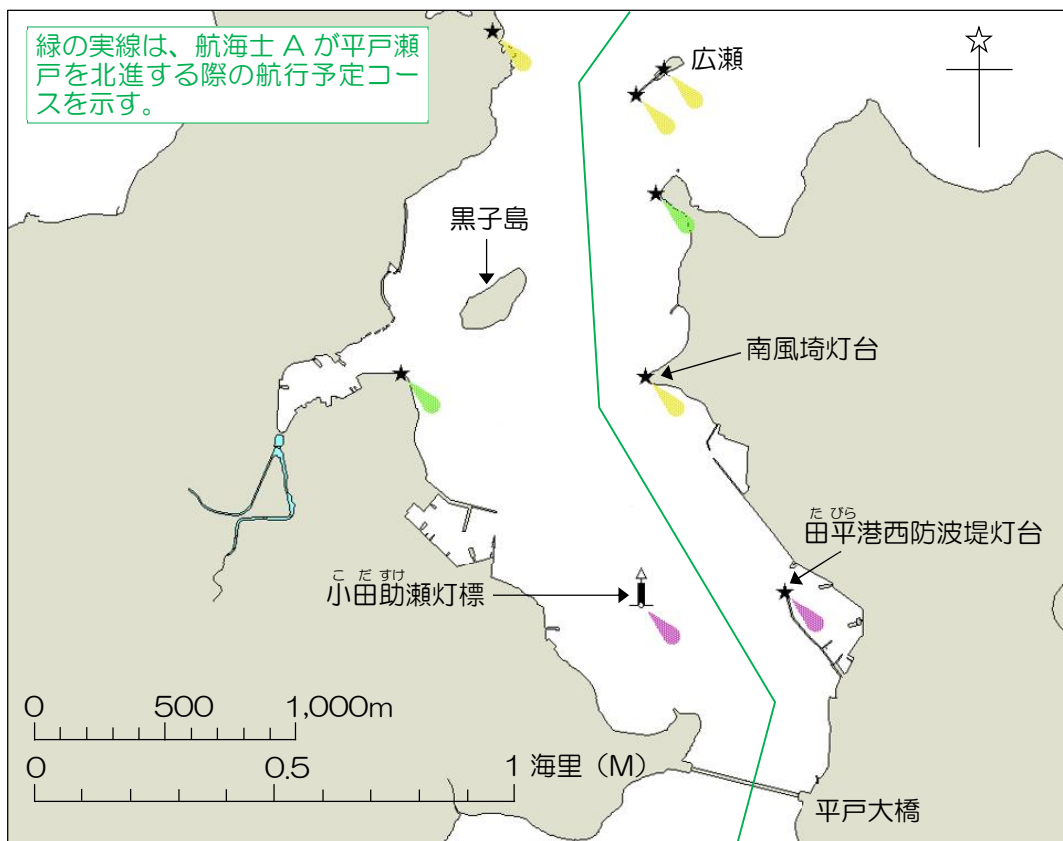


図3 航海士 A が夜間に平戸瀬戸を北進する際の操船方法

(5) 本事故発生に至る状況

航海士 A は、見張り員として機関長が昇橋した後、平戸大橋の手前で、自動操舵から手動操舵に切り換え、ヘッドアップ表示のレーダーを 2 M レンジとした。

なお、航海士 A は、平戸大橋の手前に至る前に、目視やレーダーで平戸瀬戸内に先行する北進船 2 隻を認めていたが、それらの船舶との距離は 1 M 以上あり、平戸瀬戸を北進する際の支障とはなっていなかった。

航海士 A は、機関長に GPS プロッターやレーダーで船位を確認するよう伝えておらず、機関長は、立って船首方の見張りを行っていた。

(図 4 参照)

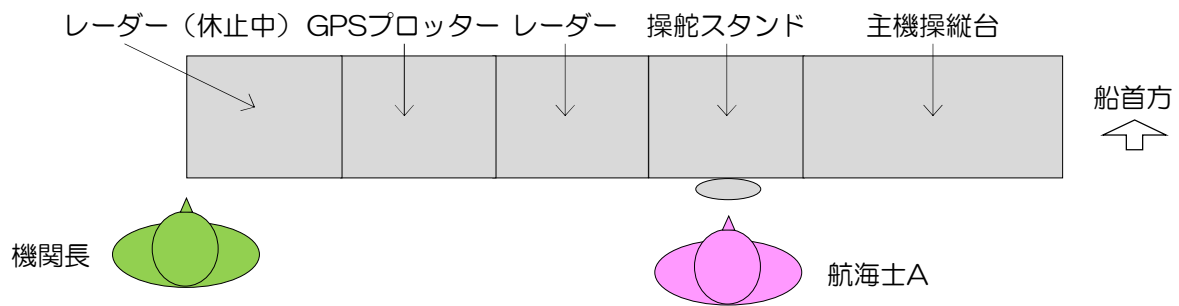


図4 当直位置及び航海計器の配置

航海士Aは、平戸大橋の下を通過した後、20時44分頃、これまでと同様に黒子島の島影の北端付近に向けて左舵を取ろうと、黒子島の方向を見たが、黒子島周辺にかかっていたもやによって黒子島の島影が見えなかった。

そこで、航海士Aは、田平港西防波堤灯台と小田助瀬灯標の両灯光を見ながら左舵を取り、本船を北西進させた。

このとき、本船は、航行予定コースの西側を北西進することとなったが、航海士Aは、これまで灯台の灯光等を見ながら船位を判断して意図したコースを航行できていたので、本事故当時も本船が航行予定コース上を航行していると思い、GPSプロッターやレーダーで船位を確認しなかった。

本船は、その後、北西方向に流れる約3knの潮流によって速力が約16knとなった。

航海士Aは、20時47分頃、右舵を取るタイミングを計ろうと、右舷方の南風埼灯台の灯光を見たところ、同灯光が過去の操船時よりも遠くに見え、本船が航行予定コースの西側を航行していることに気付いた。

航海士Aは、慌てて右舵を約10°取ったが、船首方に見え始めた黒子島の島影が大きくなってきたので、続いて右舵を約20°取った。

本船は、潮流に圧流されて黒子島に接近を続け、黒子島の手前で北進を開始したものの、20時49分頃、黒子島北東岸の干出浜に乗り揚げ、同浜を乗り切った。

(図5 参照)

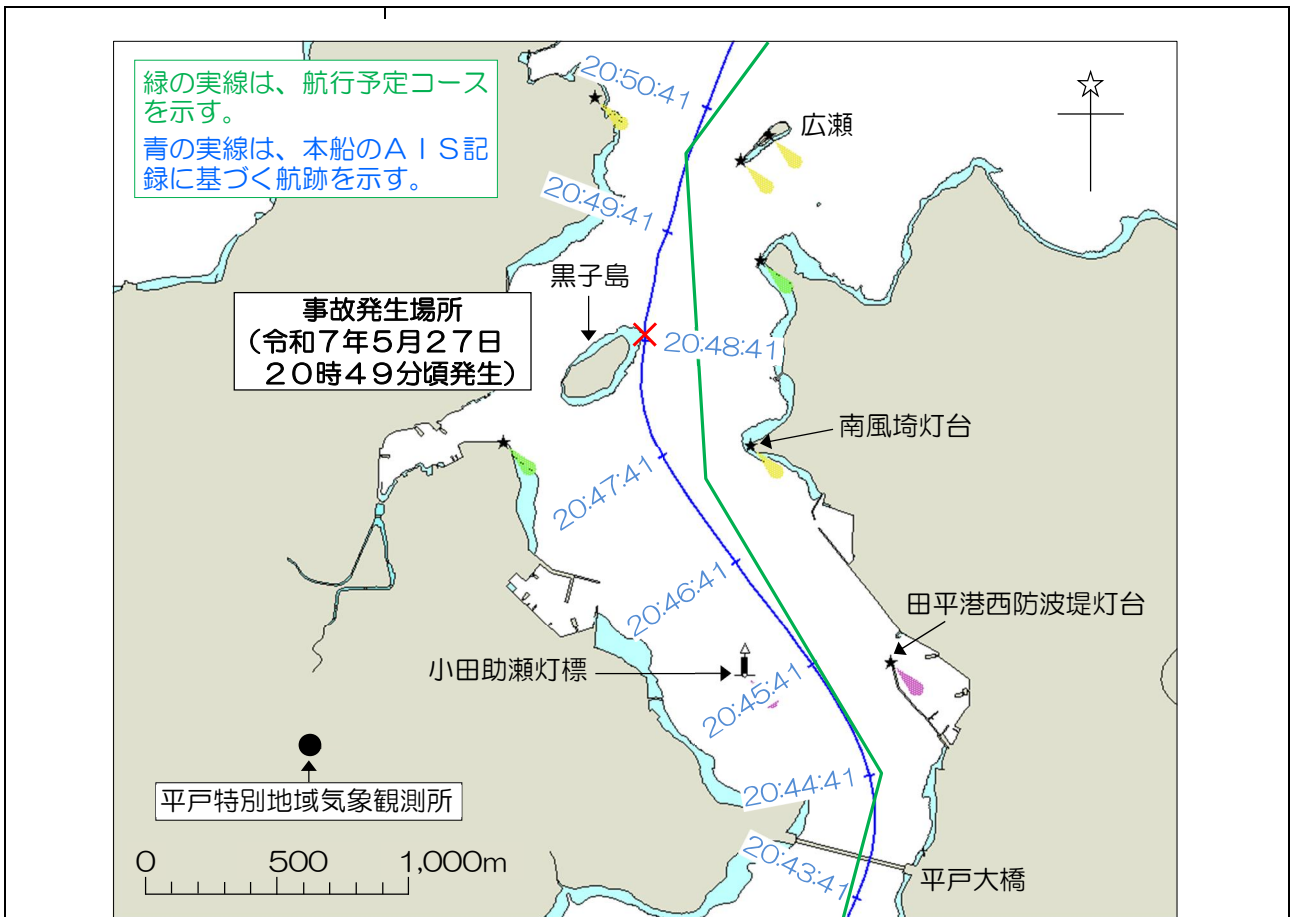


図5 航行経路図

(6) 本事故発生後の状況

航海士Aは、船底部を擦る音を聞くとともに振動を感じ、本船が浅所に乗り揚げたことが分かった。

船長は、自室で休息していたところ、船底部を擦る音を聞くなどして異変に気づき、直ちに昇橋して航海士Aと操船を交代した。機関長は、船長の昇橋後、航海士Aと共に機関室の点検に向かった。

船長は、平戸瀬戸を通過した後、安全な錨泊場所を探しながら航行を続け、その間に携帯電話でA社に連絡するとともに118番通報を行った。

本船は、船尾部船底の破口箇所から機関室下方のスラッジタンク*3に浸水していることが判明し、佐賀県仮屋湾に錨泊後、潜水作業によって同破口箇所が応急的に塞がれた。

本船は、その後、A社が手配したタグボートにえい航されて佐世保市内の造船所に向かった。

(付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項	船長は、内航船舶の乗組員としての経験が約30年あり、本事故の
--------	--------------------------------

*3 「スラッジタンク」とは、燃料油や潤滑油の浄化等の際に生じる油性残留物(スラッジ)を貯めるタンクのことをいう。

	<p>約5年前から本船を含めたA社の船舶で船長職をとっていた。</p> <p>船員法（昭和22年法律第100号）第10条において、船長は、船舶が狭い水路を通過するとき、甲板上で自ら船舶を指揮しなければならない旨定められている。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、眠気はなく、健康状態は良好であった。</p> <p>機関長は、本事故当時、GPSプロッターやレーダーで船位の確認を行っていなかったため、本船が黒子島に接近していることに気付いていなかった。</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>あり</p> <p>(1) 視程及び潮流の状況</p> <p>本事故発生場所である黒子島の周辺では、もやが発生しており、視程が2km未満となっていたものと考えられる。</p> <p>また、平戸大橋北方沖から黒子島にかけての海域には、北西方向に流れる約3knの潮流があったものと考えられる。</p> <p>(2) 平戸瀬戸における航海士Aの夜間操船の方法</p> <p>航海士Aは、平戸瀬戸での夜間操船の経験が豊富にあり、これまで夜間に平戸瀬戸を北進する際、灯台等の灯光や黒子島の島影を見て船位や進路を判断しており、GPSプロッターやレーダーで船位等を確認していなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 航海士Aの操船状況</p> <p>航海士Aは、平戸大橋の下を通過後、これまでと同様に黒子島の島影の北端付近に向けて左舵を取ろうとしたものの、もやによって黒子島の島影が見えず、田平港西防波堤灯台と小田助瀬灯標の両灯光を見ながら左舵を取ったものと考えられる。</p> <p>このとき、本船は、航行予定コースの西側を北西進することとなったが、航海士Aは、これまで灯台の灯光等を見ながら船位を判断して意図したコースを航行できていたことから、本船が航行予定コース上を航行していると思い、GPSプロッターやレーダーで船位を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、南風埼灯台の灯光を見て本船が航行予定コースの西側を北西進していることに気づき、右舵を取ったが、本船は、潮流に圧流されて黒子島に接近し、その後、北進を開始したものの、黒子島北東岸の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(4) 本船における運航リスク管理</p> <p>① 船長は、狭水道での事故防止を目的とした運航者の取決めによって平戸瀬戸での夜間航行が禁じられていたが、航程を短縮</p>

	<p>しようとして、夜間に平戸瀬戸を航行することとしたものと考えられる。</p> <p>② 船長は、法令に基づき、平戸瀬戸（狭い水路）を航行する際は昇橋して操船指揮をとらなければならなかったが、航海士Aが平戸瀬戸での夜間操船の経験が豊富にあったことなどから、平戸瀬戸での操船を航海士Aに任せ、昇橋して操船指揮をとらなかったものと考えられる。</p> <p>③ 航海士Aは、見張り員として機関長が昇橋していたが、機関長にGPSプロッターやレーダーで船位を確認するよう伝えていなかったものと考えられる。</p> <p>本船において、前記①～③の措置が適正・適切に採られていれば、夜間に平戸瀬戸を航行する際の運航リスクを除去したり低減したりすることができたものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が平戸瀬戸を航行中、航海士Aが、もやによって操船目標としていた黒子島の島影が見えない状況下、灯台等の灯光のみから船位を判断し、GPSプロッター等で船位を確認しなかったため、本船が航行予定コースの西側を北西進していることに気付かず、その後、右舵を取ったものの、潮流に圧流された本船が北進中に黒子島北東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>なお、本船は、狭水道での事故防止を目的とした運航者の取決めによって平戸瀬戸での夜間航行が禁じられていた。</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、夜間航行時、島影や灯台の灯光等を頼りに目視で操船することに慣れた海域であっても、目視のみに頼ることなく、GPSプロッター等の航海計器で船位や進路の確認を適切に行うこと。 ・ 船橋当直者は、狭水道において、複数人で当直に当たる場合、当直者の1人を航海計器の監視にも当たらせること。 ・ 船長は、安全運航を最優先とし、運航上のリスクの除去や低減を目的とする法令の規定や運航者等の取決めを遵守すること。

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 (° -' -")			
20:39:41	033-20-28.82	129-33-46.48	033.0	031.0	14.0
20:40:41	033-20-40.96	129-33-55.51	031.0	030.0	14.1
20:41:41	033-20-53.35	129-34-04.06	030.5	031.0	14.4
20:42:41	033-21-05.87	129-34-12.88	031.5	031.0	14.6
20:43:41	033-21-19.11	129-34-21.68	025.0	018.0	15.4
20:44:41	033-21-34.17	129-34-23.65	349.9	334.0	15.1
20:45:41	033-21-47.82	129-34-15.16	325.0	322.0	15.8
20:46:05	033-21-52.94	129-34-10.73	324.2	322.0	15.7
20:46:41	033-22-00.46	129-34-03.90	324.2	325.0	15.8
20:46:52	033-22-02.83	129-34-01.82	324.4	323.0	15.9
20:47:05	033-22-05.60	129-33-59.41	323.3	325.0	15.9
20:47:17	033-22-07.98	129-33-57.37	324.3	328.0	15.9
20:47:29	033-22-10.85	129-33-55.08	326.5	330.0	16.0
20:47:41	033-22-13.56	129-33-53.09	327.5	339.0	15.9
20:47:52	033-22-16.10	129-33-51.52	332.8	350.0	15.4
20:48:05	033-22-19.21	129-33-50.42	342.7	358.0	15.0
20:48:17	033-22-21.86	129-33-49.93	350.6	006.0	14.6
20:48:29	033-22-24.98	129-33-50.11	002.1	006.0	14.4
20:48:41	033-22-27.81	129-33-50.54	006.3	009.0	14.1
20:48:52	033-22-30.14	129-33-50.57	001.7	020.0	12.8
20:49:05	033-22-32.92	129-33-51.35	012.6	015.0	13.1
20:49:17	033-22-35.45	129-33-51.99	011.6	012.0	14.0
20:49:29	033-22-38.54	129-33-52.46	008.2	028.0	14.5
20:49:41	033-22-41.26	129-33-53.87	022.1	019.0	14.6
20:50:41	033-22-56.50	129-33-59.68	022.3	022.0	16.6

※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9m、左舷から3mであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。