

船舶事故調査報告書

平成24年7月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	浸水
発生日時	平成22年12月3日（金） 08時50分ごろ
発生場所	長崎県長崎市伊王島 ^{いおう} 西北西方沖 伊王島灯台から真方位283° 11.6海里（M）付近 （概位 北緯32°45.5′ 東経129°32.2′）
事故調査の経過	平成22年12月3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	旅客船 びっぐあーす、293トン 135073、長崎県新上五島町（船舶所有者）、株式会社五島産業汽船 （以下「本件会社」という。）（船舶借入人） 43.21m×10.80m×3.49m、軽合金 ディーゼル機関2基、4,700kW（合計）、平成7年6月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年6月24日 免状交付年月日 平成18年12月20日 免状有効期間満了日 平成24年6月23日 一等航海士 男性 37歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年7月6日 免状交付年月日 平成22年6月11日 免状有効期間満了日 平成27年7月5日
死傷者等	なし
損傷	1階客室右舷前部の非常水密扉圧壊
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、旅客77人を乗せ、平成22年12月3日08時00分ごろ長崎県新上五島町 ^{たいの} 鯛之浦漁港を出港した。 船長は、船橋当直を2人当直による45分交替の2直制とし、出港後、機関回転数毎分約1,930の速力（対地速力、以下同じ。）約32～33ノット（kn）で手動操舵により長崎県長崎市長崎港に向かった。 船長は、長崎港に向かう基準針路は約110°（真方位、以下同じ。）であったが、西寄りの風が強いときは長崎港への航路の半ばまでは五島列島の島影になって比較的静穏であっても、長崎港口で波が高くなり基準針路での航行が困難となるため、あらかじめ波による船体動揺及び長崎港への入港針路を勘案し、針路を調整して航行するようにしていた。

	<p>一等航海士は、08時45分ごろ長崎港への航路の中間付近において、船長から船橋当直を引き継いだとき、本船は、風速約8～10m/sの北西風及び波高約2.0～2.5mの波を左舷後方から受けながら、速力約27～30kn及び針路約080°で長崎港口の北北西方約5Mに位置する長崎市三重式見港方向に向けて航行していた。</p> <p>本船は、08時50分ごろ、伊王島灯台から283°11.6M付近を航行中、右舷前方に大波が出現したが、追い波の頂上付近にあり、波と風の影響を受けて右回頭状態にあった。</p> <p>一等航海士は、とっさにスロットルを下げ、減速操作を行うとともに左舵を取ったが、本船は、崩れた大波に船首が突っ込み、大量の海水をすくい上げて船橋前面は一瞬視界のきかない状況になった。</p> <p>船長は、船橋当直を引き継いだ後も機関長及び一等機関士と共に船橋内の椅子に腰を掛けており、海水をすくい上げたことによる大きな衝撃は感じなかったが、右舷側からわずかに物が壊れるような音が聞こえた。</p> <p>船長は、船橋前面の視界が回復したのち、前部甲板上に大量の海水が滞留し、船首が少し下がったように感じたが、海水が排出されるに従って通常の状態に戻ったので、機関長及び一等機関士に対して客室の状況を確認するよう指示するとともに、自らは一等航海士と共に操船及び船体状況の確認に当たった。</p> <p>船長は、機関長からの報告により、1階客室右舷前部の非常水密扉の圧壊及び同扉からの1階客室への浸水を知ったので、直ちに本件会社へ電話連絡し、目的地を変更して09時50分ごろ長崎県西海市瀬戸港に入港した。</p> <p>事故発生情報は、本船に乗船していた警察、消防の職員がそれぞれの機関に通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.0～2.5m</p> <p>長崎海洋気象台からの地方海上予報の発表状況</p> <p>長崎西海上 12月2日18時50分発表 強風、波浪注意報</p> <p>国土交通省港湾局全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）のホームページに掲載された、伊王島港における平成22年12月3日の有義波観測値は次のとおりであった。</p> <p>08時00分 波高 2.07m、周期 5.3秒、波向 西</p> <p>09時00分 波高 2.47m、周期 6.2秒、波向 西</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、鯛之浦漁港と長崎港間を1日1往復（所要時間片道約1時間30分）する双胴型のウォータージェット推進方式の定期旅客船であった。</p> <p>船長は、出港前に荒天を予想していたが、運航基準に定められた発航基準内の気象、海象状況であったので定刻に出港することを決めた。</p> <p>一等航海士は、今回のように大量の海水をすくい上げたことは初めてであった。</p> <p>1階客室の浸水の状況は、床上約10cmであった。</p> <p>本船の機関は、急加速、急減速しないようプログラム制御されていた。</p> <p>本船は、船体動揺の軽減を図るための自動制御システムが導入されていた。</p> <p>本船は、建造後、徳島～関西国際空港、高松～関西方面の航路に就航</p>

	<p>し、本航路に就航したのは、平成18年4月から（一時期係船状態）であった。</p> <p>僚船の長崎港08時00分発の下り1便は運航した。</p> <p>長崎港と新上五島町奈良尾港及び長崎県五島市福江港を結ぶ他社が運航するジェットフォイルの午前の便は、福江港発の上り1便は運航したが、長崎港発下り1、2便は欠航した。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</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>本船は、強風、波浪注意報が発表されていた状況下、鯛之浦漁港から長崎港に向けて東進中、右舷前方に出現した波を避けようとしたが、船首に波を受けたことから、船首がすくい上げた海水により非常水密扉が圧壊し、同扉から船内に浸水したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、長崎港に向けて東進中、右舷前方に出現した波を避けようとしたが、船首に波を受けたため、船首がすくい上げた海水により非常水密扉が圧壊し、同扉から船内に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本船は、本事故後、圧壊した非常水密扉（160cm×85cm×0.4cm）をアルミ軽合金製からステンレス製に、取付隔壁の厚さを2倍に、両舷ブルワークの放水口面積を約3倍に改修された。</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"> ・海上警報が発表されているときは、波浪の予想を行い、減速するなどの慎重な操船を行うこと。 	