

船舶事故調査報告書

船種船名 旅客船 ヴィーナス 2

船舶番号 129169

総トン数 163トン

事故種類 衝突（海洋生物）

発生日時 平成24年6月3日 12時25分ごろ

発生場所 長崎県つしま対馬市いづはら巖原港南東方沖

巖原港北防波堤灯台から真方位147° 7.0海里付近

（概位 北緯34° 05.6′ 東経129° 22.5′）

平成25年1月31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

要 旨

<概要>

旅客船ヴィーナス2は、船長ほか4人が乗り組み、旅客100人を乗せ、長崎県対馬市巖原港南東方沖を北西進中、平成24年6月3日（日）12時25分ごろ、海洋生物と衝突した。

ヴィーナス2は、船首水中翼部に損傷を生じたが、旅客及び乗組員に死傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、ヴィーナス2が、巖原港南東方沖を同港に向けて北西進中、船長以下4人が見張りを行っていたが、海洋生物に気付かなかったため、海洋生物と衝突したことにより発生したものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

旅客船ヴィーナス2は、船長ほか4人が乗り組み、旅客100人を乗せ、長崎県対馬市厳原港南東方沖を北西進中、平成24年6月3日（日）12時25分ごろ、海洋生物と衝突した。

ヴィーナス2は、船首水中翼部に損傷を生じたが、旅客及び乗組員に死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成24年6月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成24年6月5日、8日、11日 口述聴取

平成24年6月12日 現場調査及び口述聴取

平成24年6月22日、26日、7月2日、6日、9日、11月7日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、ヴィーナス2（以下「本船」という。）の船長（以下「本件船長」という。）、機関長、一等航海士（以下「一航士」という。）、一等機関士（以下「一機士」という。）及び九州郵船株式会社（以下「A社」という。）の安全統括管理者兼運航管理者（以下「A社管理者」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、本件船長及び一航士ほか3人が乗り組み、平成24年6月3日10時25分ごろ旅客166人を乗せて厳原港に向けて福岡県福岡市博多港を出港し、11時35分ごろ長崎県壱岐市郷ノ浦港に入港したのち、11時40分ごろ、旅客83人を下船させ、旅客17人を乗船させて100人を乗せた状態で郷ノ浦港を出港して厳原

港に向かった。

本船の郷ノ浦港出港時の喫水は、船首が約1.30m、船尾が約1.52mであった。

本船は、船首及び船尾に設けられている翼（以下、それぞれ「船首翼」及び「船尾翼」という。）で得られる揚力により、「船体を海面から浮上させる航行」（以下「翼走」という。）ができ、翼走時には、船首船底基線から下方約3.1mに1個の船首翼が、船尾船底基線から下方約3.6mに2個の船尾翼がそれぞれ位置し、船首翼が約2.0m、船尾翼が約3.0m海面下に入っていた。

本船は、入出航時は「船底を着水させる航行」（以下「艇走」という。）を行っていた。

本件船長は、本船が出港する前に旅客に対してシートベルトの着用を依頼する船内放送を行い、郷ノ浦港を離岸し、岸壁沖で回頭して船首を郷ノ浦港沖防波堤間の出入口に向け、速力約7ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で南南西進した。

一航士は、離岸作業を終え、船内巡視をして旅客の着席状態を確認してから操舵室に戻り、旅客に対してシートベルト着用依頼の船内放送を行って操舵室の右舷側の座席に腰を掛けてシートベルトを着用し、見張りに就いた。

本船は、11時42分ごろ、艇走から翼走に移るために速力を上げながら郷ノ浦港沖防波堤間の出入口を通過し、速力が約22kn となって船体が浮上し始め、11時43分ごろ、速力が約35～40kn となって翼走状態となり、機関の回転数を安定させるために機関の回転数を落とし、さらに、狭い海域を航行するので翼走可能な速力約26kn として郷ノ浦港沖を航行した。

本船は、11時47分ごろ、郷ノ浦港西方の^{じょうが}蟬蛾ノ瀬戸を通過してから速力を約38kn とし、超高速船安全管理規程に定める常用基準針路である328°（真方位、以下同じ。）とした。

本船は、11時56分ごろ、壱岐市所在の若宮灯台を右舷正横に見た頃、A社に定時連絡を行ったが、この頃から、北東方からのうねりにより船体動揺が始まったので、本件船長が波を正面から受けないように舵を小刻みに左右に取りながら北西進した。

本船は、12時15分ごろ操舵を本件船長から一航士に交替し、本件船長が右舷側の座席に腰を掛けてシートベルトを着用して見張りとお船指揮に当たった。他の2人の乗組員も座席に座り、見張りを行っていた。

一航士は、本件船長から「航進目標は対馬市^{やら}耶良埼である。動揺に注意をすること」と言われて操船を引き継いで操舵に就き、本船の動揺を抑えるため、うねりの頂点に本船が乗るように舵を左右に約5～10° 取りながら北西進中、12時25分ごろ、左に舵を取り、船首方位約320°、速力約39.7kn となったとき、強い衝撃を感じたので、直ちに機関の回転数を落としてアイドル状態とした。

本件船長は、直ちに操舵を交替し、一航士及び一機士に旅客の安全確認と船体の損

傷状況の調査を指示するとともに、旅客に船内放送で「何物かに衝突した可能性があるので着席してシートベルトをしてください」と伝えた。

一航士は、12時27分ごろ、旅客に負傷者がいないことを確認したのち、1階客室ののぞき窓から船首翼の状態を見てエネルギーアブソーバーの損傷を確認し、また、一機士は、2階客室の旅客に負傷者がいないことと船尾翼に異常のないことを確認したのち、左舷船尾方約100～150mに大きさ約2～4mの海洋生物らしき黒い物体と血のような赤い液体が浮いているのを目撃してそれぞれ本件船長に報告した。

本件船長は、旅客に「沈没の虞がない」と船内放送で伝え、12時30分ごろA社管理者に「海洋生物らしきものと衝突して着水した」と報告した。

A社管理者は、12時32分ごろ、A社内で事故対策を検討して本船の翼走は無理であると判断し、その旨を本船に伝えた。

本船は、12時37分ごろ、海上保安庁に118番通報し、事故発生場所、負傷者がいないこと、自力航行が可能なことなどを伝え、船内放送で「航行を開始します。厳原港入港予定13時10分です」と伝え、約12knの速力で艇走して厳原港に向かい、13時14分ごろ厳原港に入港したのち、旅客に負傷者がいないことを再度確認した。

本事故の発生日時は、平成24年6月3日12時25分ごろで、発生場所は、厳原港北防波堤灯台から147° 7.0海里 (M) 付近であった。

(付図1 経過概略図、付図2 一般配置図 参照)

2.2 人の死亡及び負傷に関する情報

旅客及び乗組員に死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

本件船長の口述及び損傷写真によれば、本船は、海洋生物との衝突の衝撃により、船首水中翼部のエネルギーアブソーバーが約10～11cm伸びていた。

(付図3 船首水中翼図、写真1 エネルギーアブソーバー損傷箇所 参照)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、海技免状

本件船長 男性 37歳

二級海技士 (航海)

免許年月日 平成19年11月30日

免状交付年月日 平成19年11月30日

免状有効期間満了日 平成24年11月29日
一航士 男性 30歳
三級海技士(航海)(履歴限定)
免許年月日 平成14年12月6日
免状交付年月日 平成19年11月15日
免状有効期間満了日 平成24年12月5日

(2) 主な乗船履歴等

① 本件船長

本件船長の口述によれば、平成7年12月にA社へ入社し、A社所有のフェリー及び水中翼船の船員として乗船し、平成18年からA社所有の2隻の水中翼船の船長として乗船している。

② 一航士

一航士の口述によれば、平成14年10月にA社へ入社し、船員としてA社所有のフェリー及び水中翼船に交互に乗船している。

(3) 健康状態

① 本件船長

本件船長の口述及び船員手帳によれば、健康状態は良好であり、裸眼視力は、右1.2左0.9で、聴力は正常であった。

② 一航士

一航士の口述及び船員手帳によれば、健康状態は良好であり、裸眼視力は、右1.5左1.2で、聴力は正常であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目等

船舶番号	129169
船籍港	福岡県福岡市
船舶所有者	A社
運航者	A社
総トン数	163トン
L×B×D	27.43m×8.53m×2.59m
船質	軽合金
機関	ガスタービン機関2基
出力	合計5,667kW
推進器	ウォータージェット推進装置2基
進水年月日	昭和60年4月22日

最大搭載人員 旅客257人、船員5人計262人

2.5.2 水中翼部の状況

本船の一般配置図及び本件船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、ジェットfoilと呼称する全没翼型水中翼船であり、上甲板上の1階と2階部分に客室が、2階客室の前方に操舵室がそれぞれあった。

本船は、遠隔操縦可能な船首翼及び船尾翼を装備し、船体の全長は27.43mであり、水中翼を点検のために海面上に上げているときの全長は30.78mであった。

船首翼装置は、台形のステンレス製の船首翼、船首船底中央部に取り付けられた船首翼を支えるステンレス製の支柱（以下「ストラット」という。）1本、ストラット下端に接続されたポッドと称する流線型部材等によって構成されていた。

ポッド内部には、アンダーウォータースピーカーと称し、鯨類に回避動作をとらせる目的の音波を発する装置が組み込まれていたものの、本事故当時、故障して使用されていなかった。

船尾翼装置は、ステンレス製の船尾翼、船尾翼を支える船尾船底中央部に取り付けられた推進用海水取入口を下部に有する中央ストラット、船尾の両舷に取り付けられたストラット等によって構成されていた。

翼走時に海中の障害物と接触したときの衝撃吸収装置は、水中翼装置のストラット上部にエネルギーアブソーバーが装備されていた。

エネルギーアブソーバーは、外囲、心棒、船体取付け金具等によって構成され、海中の障害物と水中翼とが接触した際、心棒が伸びて外れ、衝撃力を吸収するようになっていた。

（付図2 一般配置図、付図3 船首水中翼図 参照）

2.5.3 操舵室の状況等

本件船長の口述によれば、次のとおりであった。

操舵室は、2階客室の船首側に配置され、室内前部の右舷側から順に見張員用、操縦者用、機関操縦者用及び見張員用の各座席が横一列に配置されており、いずれもシートベルトが付き、中央の2座席の床面上の高さは左右の座席より約20cm高く、中央の2座席に腰掛けたときの翼走時の眼高は約8mであり、船首方に見張りの妨げになる構造物はなかった。

操縦者用座席の前に舵輪が、機関操縦者用座席の前に主機遠隔操縦装置がそれぞれあり、両者の間にGPSプロッター、レーダーなどが設けられていた。

2.5.4 客室に関する情報

本件船長及び一航士の口述によれば、次のとおりであった。

- (1) 本船は、旅客定員257人であり、1人用座席が1階客室に157個、2階客室に100個設置され、各座席の大きさは幅約48cm奥行約46cmで、各座席には腰に回して着用するシートベルトが取り付けられ、腰を掛けた際、背もたれ頂部のスポンジ状の緩衝材が頭部に当たるようになっていた。
- (2) 客室内の支柱、テレビ台の下方及び突起物には緩衝材が取り付けられていた。
- (3) 各客室には、シートベルトの着用を促す目的の「シートベルト着用をお願い」との表示板が各客室壁面に数箇所掲示されていたほか、シートベルト着用表示灯が各客室に数箇所設置されていた。

(付図4 客室配席図、写真2 旅客用座席、写真3 船内掲示物 参照)

2.5.5 旅客及び乗組員の配席状況に関する情報

本件船長及び一航士の口述によれば、次のとおりであった。

旅客は、座席が指定されていなかったため各客室の座席に任意に腰を掛け、乗組員は、操舵室の座席に4人が、売店にある座席に販売員1人がそれぞれ腰を掛け、全員がシートベルトを着用していた。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

本事故発生場所の北西方約7.5Mにある厳原特別地域気象観測所の観測値によれば、次のとおりであった。

6月3日

11時00分 風向 北東、風速 2.9m/s、天気 晴れ、視程 19.4km

12時00分 風向 北東、風速 3.6m/s、天気 晴れ、視程 19.9km

13時00分 風向 北東、風速 3.2m/s、天気 晴れ、視程 20.8km

壱岐、対馬地区における気象警報及び気象注意報は、5月22日03時48分～6月15日06時27分の間、発表されていなかった。

2.6.2 乗組員の観測

本件船長の口述によれば、天気晴れ、風向北東、風速約1.2m/s、うねりの高さ約2m、うねりの方向北東、視程約8Mであった。

2.7 事故発生海域に関する情報

2.7.1 九州沿岸水路誌による情報

海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌によれば、対馬～壱岐間を対馬海峡東水道といい、次のとおり記載されている。

東水道 最狭部は対馬下島南端の神埼と壱岐島北端の辰ノ島との間で約26M、最大水深135mである。

2.7.2 鯨等の海洋生物発見に関する情報

A社管理者の口述によれば、鯨等の大型海洋生物は、平成23年中に東水道で11回発見された。

2.8 船舶の安全管理に関する情報

2.8.1 出港時及び航行時の安全確認

本件船長、一航士及びA社管理者の口述によれば、次のとおりであった。

(1) 出港作業後の安全確認

本船は、出港の約5～10分前から旅客の乗船を始め、全ての旅客が乗船を完了してから、本件船長がシートベルトの着用依頼を船内放送で行ったのちに出港し、出港配置を終えた一航士と一機士が客室内を見回って旅客のシートベルト着用状況を確認したのち、更に一航士がシートベルトの着用依頼の船内放送を行っていた。

(2) 航行中の安全確認

本船は、出港してから翼走状態になるまでの間、救命胴衣の着用やシートベルトの装着方法などを客室に備え付けの大型テレビでビデオテープにより放映していた。

本船は、郷ノ浦港西方の狭水道を通過後、標準速力状態となってから、再度、一航士がシートベルトの着用依頼の船内放送を行っていた。

(3) 鯨類の発見通報状況

博多港を使用するA社ほか2社は、運航する水中翼船が鯨類を発見した際、それらの情報を航行中の他の水中翼船に直接通報する体制を採っていた。

2.8.2 A社の安全指導

A社管理者の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A社の指導

A社は、平成24年4月に鹿児島県沖での超高速船と海洋生物との衝突事故で負傷者が発生したことを知り、直ちに事故情報を本船の乗組員に伝え、

見張りを厳重にして海洋生物の発見に努めること、旅客の安全確保のためにシートベルトの着用をお願いを徹底すること、鯨類が発見された海域では減速航行をすることなどを指導していた。

(2) 安全管理規程等

平成18年12月1日作成の超高速船安全管理規程及び超高速船作業基準によれば、次のとおりであった。

① 超高速船安全管理規程

第3章 船舶の航行

(運航基準図等)

第7条 運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。

なお、運航管理者は、当該事項のうち必要と認める事項について運航基準図の分図、別表等を作成して運航の参考に資するものとする。

(1)～(7) (略)

(8) 鯨類が頻繁に出没する(目撃される)ため、減速、回避すべき海域

(9) その他航行の安全を確保するために必要な事項

2 (略)

② 超高速船作業基準

第5章 旅客の遵守事項等の周知

(乗船旅客に対する遵守事項の周知)

第19条 船長は、旅客が乗船している間適宜の時間に次の事項を放送等により周知しなければならない。

(1)～(5) (略)

(6) 高速運航中におけるシートベルトの着用

(7)～(9) (略)

(10) その他旅客が遵守すべき事項

2 船長は、船内の見やすい場所に、前項各号の事項を掲示しておかなければならない。

(写真3 船内掲示物 参照)

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1及び2.6.2から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、風速約12m/sの北東風が吹き、北東からの高さ約2mのうねりがある状況において、船体の動揺を軽減するため、左右に操舵しながら、厳原港南東方沖を同港へ向けて北西進中、一航士が、左に舵を取って船首方位約320°、速力約39.7knとなったとき、6月3日12時25分ごろ、厳原港北防波堤灯台から147°7.0M付近において、衝撃を感じたので、機関の回転数を中立とした。
- (2) 本件船長は、衝撃を感じたので、一航士及び一機士に旅客の安全確認等を指示し、一機士が船尾方に海洋生物らしき黒い物体と血液状の赤い液体が海面に浮いているのを視認したことから、本船が海洋生物と衝突したことが分かった。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成24年6月3日12時25分ごろで、発生場所は、厳原港北防波堤灯台から147°7.0M付近であったものと考えられる。

3.1.3 損傷の状況

2.3から、船首水中翼部のエネルギーアブソーバーが損傷したものと推定される。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船体の状況に関する解析

(1) 乗組員の状況

- ① 2.4(1)から、本件船長及び一航士は、適法で有効な海技免状を有していた。
- ② 2.4(3)から、本件船長及び一航士は、本事故時の健康状態は良好であったものと考えられる。

(2) 船体の状況

2.1から、本船は、翼走時、船首翼が約2.0m、船尾翼が約3.0m海面下にあったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、本事故発生時の気象及び海象は、天気は晴れ、風向北東、風速約12 m/s、うねりの高さ約2 m、うねりの方向北東、視程約8 Mであったものと考えられる。

また、風及び波に関する気象警報及び気象注意報は、発表されていなかった。

3.2.3 本事故発生海域等での海洋生物の発見及び発見時の情報共有に関する状況

2.7.2及び2.8.1(3)から、次のとおりであったものと考えられる。

鯨等の大型海洋生物は、平成23年中に東水道で11回発見された。

博多港を出入港する水中翼船を運航するA社ほか2社は、運航する水中翼船が鯨類を発見した情報を他の水中翼船に直接通報し、発見情報を共有する体制を採っていた。

3.2.4 操船状況及び衝突した物に関する状況

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、3日11時40分ごろ、郷ノ浦港を巖原港に向けて出港し、本件船長が操舵を行い、郷ノ浦港沖防波堤間の出入口に向けて速力約7 knで艇走した。
- (2) 本船は、11時42分ごろ、艇走から翼走に移るために増速しながら郷ノ浦港沖防波堤間の出入口を通過し、速力が約22 knとなって船体が浮上し始め、11時43分ごろ、速力が約35～40 knとなって翼走状態となり、機関の回転数を安定させるために機関の回転数を落とし、翼走可能な速力約26 knで航行した。
- (3) 本船は、11時47分ごろ、郷ノ浦港西方の蟬蛾ノ瀬戸を通過して速力を約38 knとし、常用基準針路として約328°で航行した。
- (4) 本船は、11時56分ごろ、若宮灯台を右舷正横に見た頃、A社に定時連絡を行ったが、この頃から、北東からのうねりにより動揺が始まったので、本件船長が波を正面から受けないように舵を左右に取りながら航行した。
- (5) 本船は、12時15分ごろ、本件船長が操舵を一航士と交替し、本件船長が右舷側の座席に腰を掛けてシートベルトを着用し、見張りとお操船指揮に当たった。
- (6) 一航士は、本件船長から操舵を交替し、本船の動揺を抑えるため、うねりの頂点に本船が乗るように舵を左右に約5～10°取りながら北西進中、左に舵を取って船首方位約320°、速力約39.7 knとなったとき、12時25分ごろ、衝撃を感じたので、直ちに機関の回転数を落として本件船長と

操舵を交替した。

- (7) 本件船長は、衝撃を感じたので、一航士及び一機士に旅客の安全確認と船体の損傷状況調査を指示し、一機士が船尾方に海洋生物らしき黒い物体と血液状の赤い液体が海面に浮いているのを視認したことから、本船が海洋生物と衝突したことが分かった。
- (8) 本船は、操舵室の前方に横一列の4個の座席があり、本件船長以下4人がシートベルトを着用して腰を掛け、前方の見張りを行っていたが、海洋生物に気付かなかった。

3.2.5 安全管理状況に関する解析

2.8から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A社は、安全管理規程により、高速航行中におけるシートベルトの着用について適宜に船内放送を行うこと、及び客室の見やすい場所にシートベルト着用の表示を掲示することを定めていた。
- (2) 本船は、船内にシートベルト着用の掲示板や表示灯を設置し、また、出港後及び航行中にシートベルト着用についての船内放送を行って旅客に周知し、船内巡視により旅客の安全確認を行っていた。
- (3) 本船は、鯨類に回避動作をとらせる目的で船首水中翼装置にアンダーウォータースピーカーを設置していたが、同スピーカーは故障していた。

3.2.6 事故発生に関する解析

2.1、3.1.1、3.1.2、3.2.1(2)及び3.2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、郷ノ浦港を出港後、艇走状態から翼走状態に移り、同港西方の蟬蛾ノ瀬戸を通過してから、速力を約38knとし、常用基準針路として約328°で航行した。
- (2) 本船は、北東からの高さ約2mのうねりにより動揺が始まったので、本件船長が波を船首から受けないように舵を左右に取りながら航行した。
- (3) 本船は、巖原港南東方沖を航行中、一航士が、本件船長と操舵を交替後、本船の動揺を抑えるために舵を左右に取って操船していたところ、舵を左に取って船首方位約320°速力約39.7knとなったとき、衝撃を感じて機関の回転数を落とし、本件船長と操舵を交替した。
- (4) 本船は、操舵室で本件船長以下4人が見張りを行っていたが、海洋生物に気付かなかった。
- (5) 本件船長は、衝撃を感じたので、一航士及び一機士に旅客の安全確認と船

体の損傷状況調査を指示し、一機士が船尾方に海洋生物らしき黒い物体と血液状の赤い液体が海面に浮いているのを視認したことから、本船が海洋生物と衝突したことが分かった。

- (6) 本船は、本件船長以下4人が見張りを行っていたが、海洋生物に気付かなかったことから、海洋生物と衝突した。

4 結 論

4.1 原因

本事故は、本船が、巖原港南東方沖を同港に向けて北西進中、本件船長以下4人が見張りを行っていたが、海洋生物に気付かなかったため、海洋生物と衝突したことにより発生したものと考えられる。

4.2 その他判明した安全に関する事項

本船は、鯨類に回避動作をとらせる目的で船首水中翼装置にアンダーウォータースピーカーを設置していたものの、同スピーカーは故障していたが、同スピーカーが機能していれば、状況によっては海洋生物が回避動作をとった可能性があると考えられる。

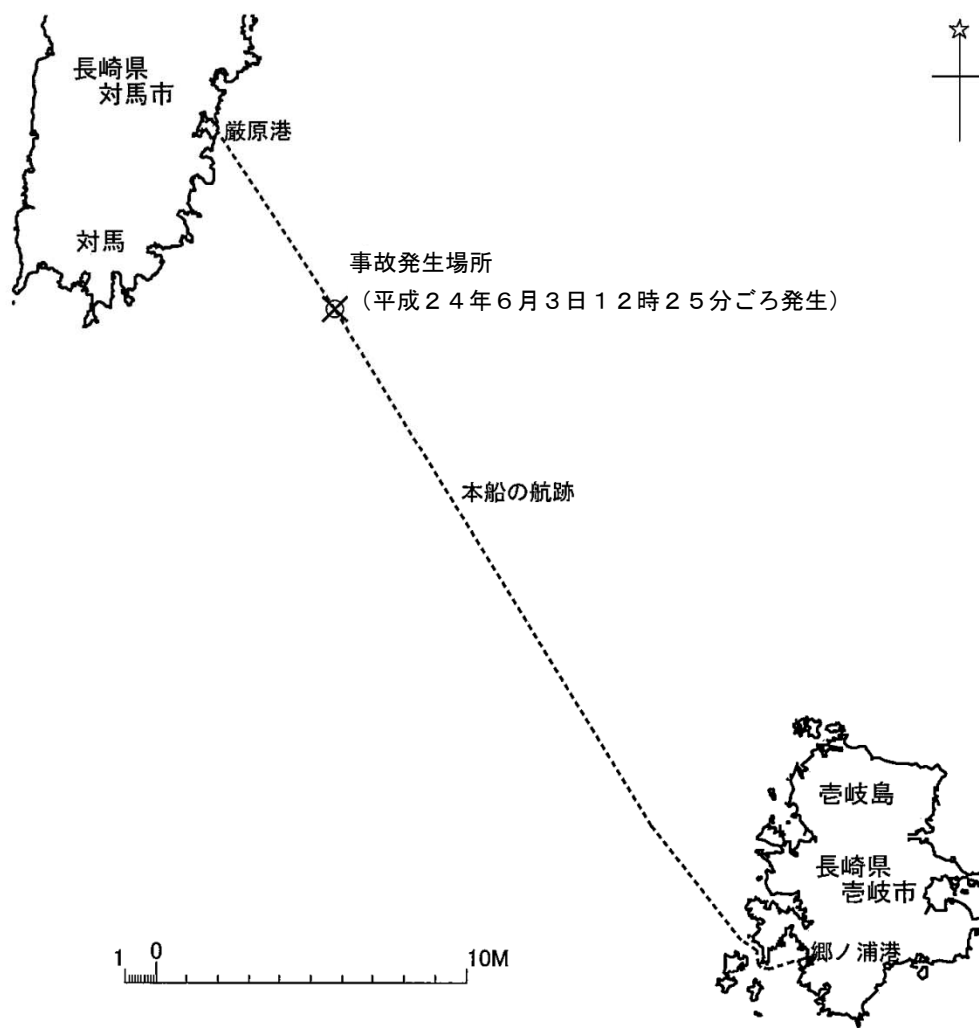
5 再発防止策

本事故は、本船が、巖原港南東方沖を同港に向けて北西進中、本件船長以下4人が見張りを行っていたが、海洋生物に気付かなかったため、海洋生物と衝突したことにより発生したものと考えられる。

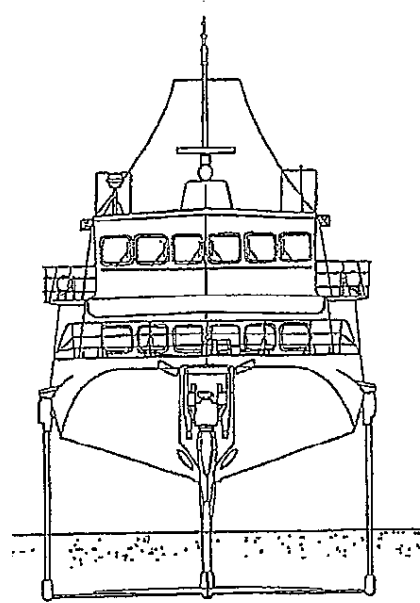
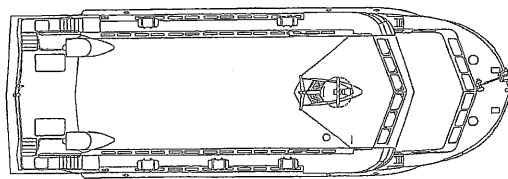
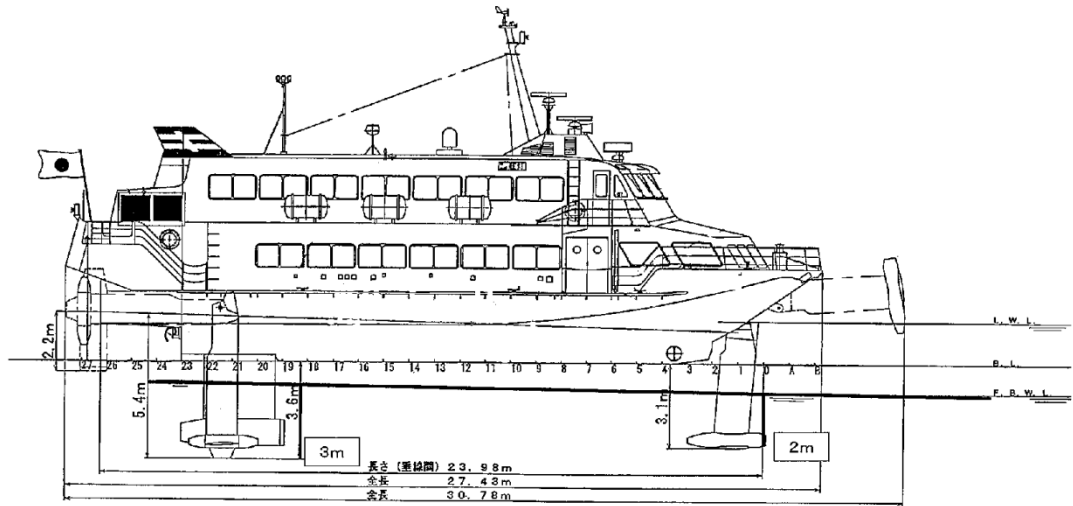
本船は、鯨類に回避動作をとらせる目的で船首水中翼装置にアンダーウォータースピーカーを設置していたものの、同スピーカーは故障していたが、同スピーカーが機能していれば、状況によっては海洋生物が回避動作をとった可能性があると考えられる。

したがって、A社は、アンダーウォータースピーカーを整備して航行中は常時使用できるようにしておくことが必要なものと考えられる。

付図1 経過概略図

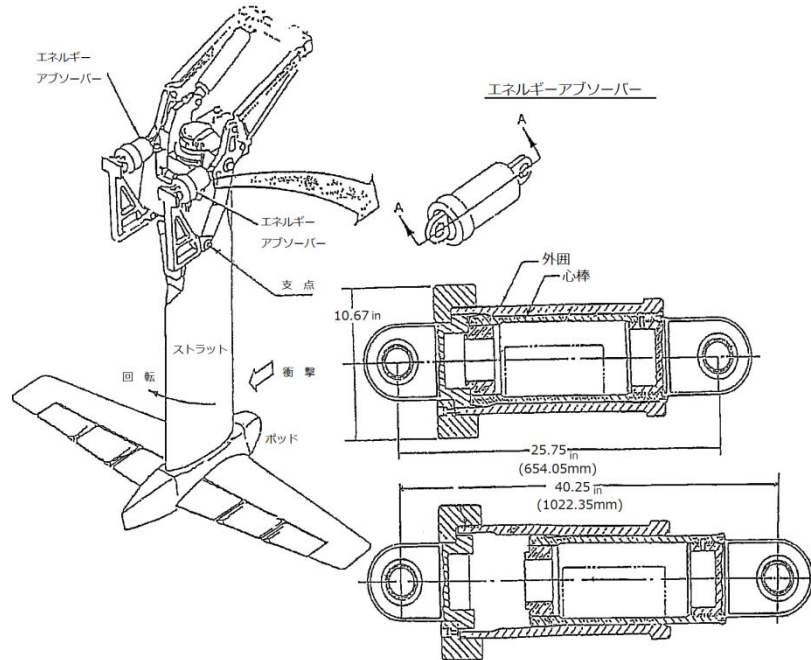


付図2 一般配置図



付図3 船首水中翼図

船首水中翼



付図4 客室配席図

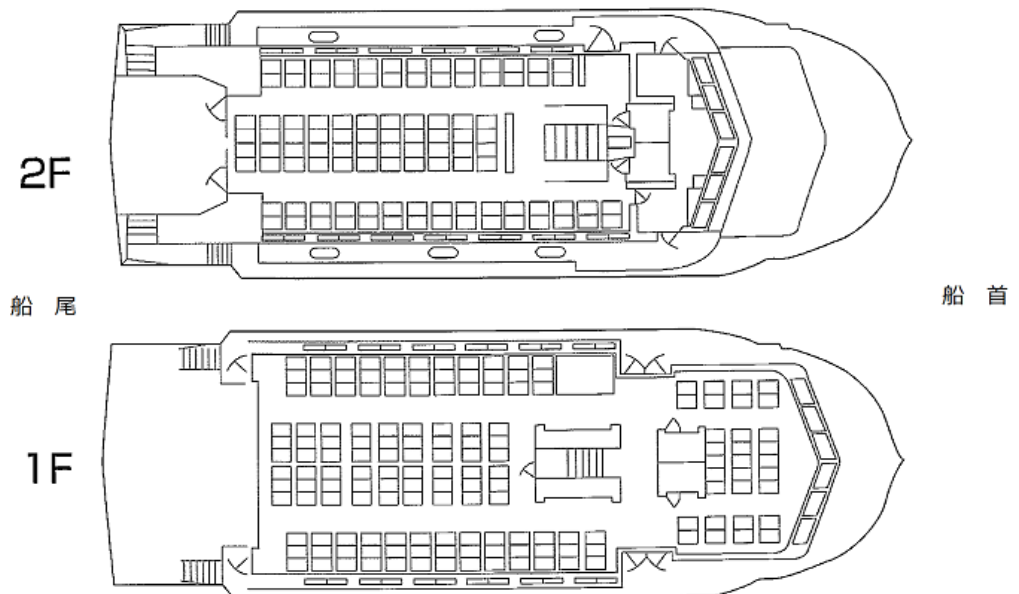


写真1 エネルギーアブソーバー損傷箇所

左舷110mm延伸



右舷101mm延伸



写真2 旅客用座席



写真3 船内掲示物

1.シートベルト着用 表示灯



1階 6箇所 2階 5箇所

2.シートベルト着用 掲示物



1階 1箇所 2階 1箇所

3.シートベルト着用 掲示物



1階 5箇所 2階 3箇所

4.シートベルト着用のお願い



1階 4箇所 2階 2箇所