

船舶事故調査報告書

令和2年3月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（鯨）
発生日時	平成31年4月23日 10時53分ごろ
発生場所	長崎県対馬市上島北方沖 三島灯台から真方位337° 9.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 52.1′ 東経129° 22.1′）
事故の概要	旅客船ビートル二世 ^{にせい} は、北西進中、鯨類と衝突した。
事故調査の経過	平成31年4月24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。 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 ビートル二世、164トン 132632、JR九州高速船株式会社（A社） 30.33m×8.53m×2.59m、軽合金 ガスタービン機関2基、5,589kW（合計）、平成2年11月14日 回転数毎分13,120、平成2年機関製造
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成10年8月6日 免状交付年月日 平成30年7月30日 免状有効期間満了日 令和5年8月5日 機関長 男性 39歳 三級海技士（機関） 免許年月日 平成12年11月30日 免状交付年月日 平成27年10月15日 免状有効期間満了日 令和2年11月29日 航海士 男性 39歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成12年11月24日 免状交付年月日 平成26年11月4日 免状有効期間満了日 令和元年12月14日
死傷者等	なし

損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約5m/s、視程 約10km 海象：波高 約1.3m
事故の経過	<p>本船は、ジェットフォイル船（超高速全没翼型水中翼船）であり、船長、機関長及び航海士ほか5人（船員1人及び客室乗務員4人）が乗り組み、旅客84人を乗せ、平成31年4月23日08時30分ごろ大韓民国釜山港^{プサン}に向けて福岡県福岡市博多港を出港した。</p> <p>本船は、出港後、アンダーウォータースピーカー（鯨類が忌避する音を水中に発射する装置）を作動させ、船長が操舵室中央の右席で操舵を、機関長が左席で機関監視を、船員が左端席で見張りを、航海士が右端席で事務処理をしながら見張りを行い、対馬上島北方沖を約38ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進中、10時53分ごろ船体に衝撃を受けて船速が急激に低下した。</p> <p>船長は、本船が翼走状態（水中翼の揚力で船体を海面上に浮上させて航行する状態）から艇走状態（船体が海面に着水した状態で航行する状態）となり、速力が約10kn以下に下がったので、何かが前部水中翼に衝突したと思った。</p> <p>本船は、船長が、旅客等の負傷及び船体の損傷等の有無を確認し、本事故の発生をA社に連絡するとともに海上保安庁に通報した後、艇走して釜山港に入港した。</p> <p>本船は、本事故後、前部水中翼に取り付けられた衝撃緩衝装置がそれぞれ作動していた。（図1、写真1参照）</p>

右舷及び左舷側の衝撃緩衝装置

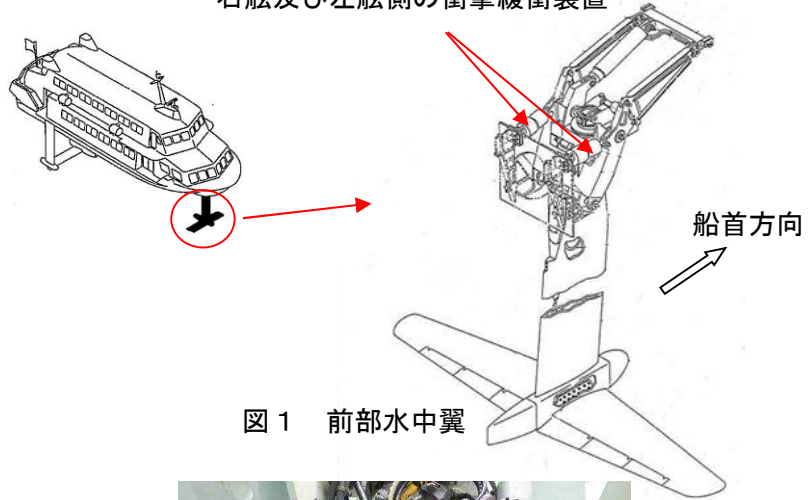


図1 前部水中翼



正常時

伸びた状態



左舷側

右舷側

写真1 衝撃緩衝装置の作動状況

本船は、本事故後、前部水中翼に生物の組織片らしき物が付着していた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、本事故当日、海洋生物の目撃情報がなく、減速海域の指定がなかったので、約3.8kn（減速海域の指定がある場合には約3.5kn以下の速力で航行）の速力で航行していた。

船長は、本事故当日、A社担当者及び僚船2隻と連絡を取り合い、海洋生物の目撃情報の入手に努めていた。

船長及び操舵室にいた他の乗組員は、本事故当時、周辺海域に浮上

	<p>するような海洋生物を認めていなかった。</p> <p>船長は、出港する前、旅客に対してシートベルトの着用を指示するとともに、航行中も客室乗務員及び航海士を巡回させてシートベルトの着用状況を点検させていた。</p> <p>旅客は、本事故発生時、全員がシートベルトを着用していた。</p> <p>前部水中翼に付着していた生物の組織片らしき物は、研究所で調査した結果、北太平洋ミンククジラの物であると判定された。</p> <p>A社は、平成28年1月8日に発生した同種事故に際して当委員会から出された再発防止策に関する勧告に基づき、自社船舶に対して、海洋生物に関する情報の収集、速力40kn以下での航行、旅客に対する航行中のシートベルト着用等の安全対策の徹底を図っていた。</p>
分析 乗組員等の関与 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	なし なし なし 本船は、対馬上島北方沖を北西進中、前路至近に遭遇した鯨類に衝突したものと推定される。 本船は、本事故時、速力を約38knに減速して航行し、旅客がシートベルトを着用した状態で、鯨類が前部水中翼に衝突したことから、負傷者が発生しなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、対馬上島北方沖を北西進中、前路至近に遭遇した鯨類に衝突したものと推定される。
再発防止策	今後の同種事故等の被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ A社及び船長は、引き続き、海洋生物の目撃情報の入手に努めること。 ・ 船長は、海洋生物の目撃情報がある場合には、翼走が可能な範囲で減速航行するとともに、乗組員が客室の巡回を行い、旅客に対してシートベルトの着用の徹底等を図ること。 ・ 旅客は、乗組員及び客室乗務員の指示に従い、トイレ等必要な場合を除き、シートベルトを着用すること。

付図1 事故発生場所概略図

