

# 船舶事故調査報告書

令和3年5月19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	乗揚
発生日時	令和2年2月24日 16時05分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町中 <sup>なかどおり</sup> 通島西方沖（若松瀬戸） 関掛 <sup>せっかけ</sup> 瀬北方灯標から真方位009°1,750m付近 （概位 北緯32°52.4 東経129°02.4）
事故の概要	旅客船 <sup>ことう</sup> 五島は、若松瀬戸を北進中、浅所に乗り揚げた。 五島は、プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年3月10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 五島、9.7トン 292-27013長崎、個人所有 11.90m(Lr)×3.34m×1.10m、FRP ディーゼル機関2基、485kW（合計）昭和60年12月
乗組員等に関する情報	船長 62歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成5年3月18日 免許証交付日 平成28年11月16日 （令和4年2月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼及び舵軸に曲損、船尾船底に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 3～4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、旅客2人を乗せ、長崎県五島列島の教会などを周遊する目的で、令和2年2月24日12時55分ごろ同県五島市福江港を出港した。 船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により操船に当たり、五島市 <sup>ひさか</sup> 久賀島や同市 <sup>なる</sup> 奈留島の教会等を周遊した後、本船を旅客の下船地である新上五島町 <sup>わかまつ</sup> 若松港に向けて若松瀬戸を北進させた。 船長は、関掛瀬北方灯標の西方を通過して間もなく、数百メートル前方に漂泊中の2隻の釣り船を認め、100mくらい離して航行すれ

	<p>ば安全に通過することができると思います、釣り船との距離を目視により判断し、右舵を取って釣り船の東方を通過しようとしたところ、16時05分ごろ、本船の船体後部に衝撃を受けた。</p> <p>船長は、本船が浮流物に接触したと思い、機関を中立運転として付近を見渡したものの、浮流物を発見できず、旅客の負傷、船体外板の損傷及び機関室等の浸水の有無を確認して異常を認めなかったため、航行を開始したところ、舵が効かず、機関の回転数を上げると船体に振動を認め、両舷主機の操縦レバーを適宜操作して約3～4knの速力で若松港に入港した。</p> <p>船長は、棧橋で旅客を下船させた後、再度船体の損傷等の確認を行ったが、異常を認めず、定係港である五島市奈留島港に向け若松港を出港し、約10knの速力で航行して船体に衝撃を受けた場所付近に至り、浮流物がないか行きあし状態で確認していたとき、客室後部の床に浸水を認めた。</p> <p>船長は、付近に浅所が存在することを思い出し、右舵を取って釣り船を避けた際に浅所に接触したと思い、航行を続けて奈留島港の棧橋に着岸後、本事故の発生を運航管理者に報告し、ビルジポンプで排水を開始したが、浸水量が増加してきたので不安になり119番通報した。</p> <p>本船は、船長及び消防署員による排水作業が実施された後、僚船に横抱きされて近隣の造船所に向かい、上架された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、ふだん若松瀬戸の中央部を航行しており、同瀬戸を数十回航行した経験があり、本事故時、天気が良く、視界も良好であり、目視のみで見張りをしておけば大丈夫と思い、GPSプロッターを休止状態としていた。</p> <p>船長は、GPSプロッターに暗岩などの危険な浅所が×印で表示されていたので、GPSプロッターを作動させて画面を確認していれば、浅所の存在に気付くことができたと思われた。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、GPSプロッターを休止状態として若松瀬戸を北進中、船長が、前方の2隻の釣り船を避ける際、浅所の存在を失念したまま右舵を取って航行したことから、浅所に向かう針路となっていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、目視のみで見張りをしておけば大丈夫と思い、GPSプロッターを休止状態としていたことから、浅所の存在を失念したまま右</p>

	舵を取って航行したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、GPSプロッターを休止状態として若松瀬戸を北進中、船長が、前方の2隻の釣り船を避ける際、浅所の存在を失念したまま右舵を取って航行したため、浅所に向かう針路となっていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと推定される。
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 船長は、慣れた海域であっても、GPSプロッターを活用して浅所、船位及び針路を確認すること。</li> <li>・ 船長は、船舶事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> <li>・ 船長は、船体に衝撃を受けた際は、船体外板の損傷及び機関室等の浸水の有無の確認を厳重に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

