

船舶事故調査報告書

令和4年3月16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（防波堤）
発生日時	令和3年5月10日 21時10分ごろ
発生場所	長崎県西海市松島港（釜ノ浦地区）釜ノ浦防波堤（東） 松島港釜ノ浦防波堤灯台から真方位158°70m付近 （概位 北緯32°56.4′ 東経129°37.1′）
事故の概要	旅客船New松島は、南西進中、防波堤先端に衝突した。 New 松島は、旅客3人及び乗組員1人が負傷し、左舷船首部外板に凹損等を生じ、また、防波堤は、コンクリート部の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月11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 New 松島、99トン 140056、長崎県西海市 28.50m×6.50m×2.59m、鋼 ディーゼル機関、662kW、平成16年6月4日
乗組員等に関する情報	本件船長 43歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成27年8月12日 免状交付年月日 令和2年10月7日 免状有効期間満了日 令和7年10月6日
死傷者等	軽傷 4人（旅客3人、乗組員1人）
損傷	本船 左舷船首部外板に破口を伴う凹損 防波堤 コンクリート部に擦過傷、標識灯に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、本件船長ほか2人が乗り組み、旅客19人を乗せ、法定灯火を表示し、松島港（釜ノ浦地区）（以下「松島釜ノ浦港」という。）に向け、令和3年5月10日21時00分ごろ西海市瀬戸港を出港した。 本件船長は、船橋中央部の舵輪の前に立ち、乗組員2人を船橋の右舷側と左舷側に配置して見張りを行わせ、0.75海里（M）レンジ

	<p>でヘッドアップ表示させたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵により約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で本船を西進させた。</p> <p>本件船長は、ワリ瀬灯浮標の南方沖を通過して間もなく、乗組員2人を着棧作業の準備で降橋させた後、約5～6knの速力で松島港釜ノ浦防波堤灯台(単閃赤光、毎3秒に1閃光)(以下「釜ノ浦灯台」という。)の灯光と釜ノ浦防波堤(東)(以下「本件防波堤」という。)の先端に設置された簡易標識灯(緑色点滅灯)(以下「釜ノ浦標識灯」という。)の灯光との中間付近に針路を向けようとして左舵を取ったところ、突然体調が悪化した。</p> <p>本件船長は、ふらついて前方が一瞬見えなくなった後、視界がぼやけた状態となり、右舷前方の赤色の灯光がいつもより遠くに見え、様子がおかしいと感じていたところ、目前に緑色の灯光を認め、慌てて右舵を取ったものの、21時10分ごろ本船の左舷船首部が本件防波堤先端部に衝突し、擦過した。</p> <p>本件船長は、機関を中立運転とし、操舵スタンドに身体をもたれ掛けた姿勢で立っていたところ、乗組員が昇橋したので旅客の安否を確認させ、旅客の1人(以下「旅客A」という。)が腰部打撲を、旅客の1人(以下「旅客B」という。)が左肘打撲を負っていることを確認し、本船を松島釜ノ浦港の棧橋に右舷着けで着棧させた。</p> <p>運航管理者は、衝突音を聞いて棧橋に急行し、本事故の発生状況を確認するとともに、海上保安部に本事故の発生を通報した。</p> <p>旅客A及び旅客B並びに11日に身体の痛みを訴えた旅客の1人及び乗組員1人は、11日以降に医療機関を受診し、腰部打撲傷、左肘打撲傷、頸部挫傷、頸椎捻挫等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、松島釜ノ浦港と瀬戸港との間を運航する定期旅客船であり、片道約10分の航路を1日に15往復していた。</p> <p>西海市担当者は、雇用されている船員8人について、①終日勤務(06:30～22:30)、②午後勤務(16:00～22:30)、③休日、④午前勤務(06:30～16:00)の4区分に割り振りした勤務表を毎月作成し、原則として4日乗船後に2日の休暇となるような勤務管理を行っていた。</p> <p>本船は、令和3年3月末までは、本件船長、運航管理者を兼ねた船長(以下「総括船長」という。)及び3月末で退職した船長(以下「前任船長」という。)の3人が交替で乗船して船長職をとっていた。</p> <p>西海市担当者は、ふだん船長の退職が予定される時には、退職の半年から数か月前に後任者を採用し、前任者の乗船時に後任者を同乗させて習熟訓練を行わせるとともに、前任者の3月における休暇取得時</p>

	<p>の代替勤務を後任者が行うような勤務体制をとっていた。</p> <p>令和3年3月末の前任船長の退職時には、採用管理がうまくいかず、後任者をふだんどおりに採用できず、結局4月から後任の船長（以下「後任船長」という。）を乗船させることとなったので、前任者による後任者の習熟訓練ができず、本件船長及び総括船長には、前任船長の3月における休暇取得時の代替勤務に加え、4月からの後任船長の習熟訓練により負担が増加し、疲労が蓄積した状況であった。</p> <p>本件船長は、平成28年4月から本船の船長職をとり、その頃から責任が増してストレスを感じるようになり、令和3年1月中旬から約1か月間、体調不良による休暇を取得し、2月下旬に職務に復帰したものの、自身と総括船長の負担が増加する勤務体制となり、疲労やストレスの蓄積を感じていた。</p> <p>本件船長は、本事故当日、午後勤務であり、勤務前に疲労などによる倦怠感を感じており、午前勤務の総括船長に操船交替の申し出を行えば交替してもらえと思ったものの、総括船長も疲れているのが分かっていたので、遠慮して申し出を行わないまま、無理して乗船していた。</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>なし</p> <p>本船は、松島釜ノ浦港北東方沖を西進中、本件船長が、疲労及びストレスが蓄積した中、釜ノ浦灯台の灯光と釜ノ浦標識灯の灯光との中間付近に針路を向けようとして左舵を取った後、体調が悪化し、ふらついて視界がぼやけた状態で左回頭を続けたことから、本件防波堤に向かって航行し、直前に右舵を取ったものの、本件防波堤先端部に衝突したものと考えられる。</p> <p>本件船長は、船長職をとるようになってからストレスを感じるようになり、前任船長の休暇取得時の代替勤務及び後任船長の習熟訓練により負担が増加する勤務体制となったことから、疲労及びストレスが蓄積した状況であったものと考えられる。</p> <p>本件船長は、本事故当日、疲労などによる倦怠感を感じており、午前勤務の総括船長に操船交替の申し出を行えば交替してもらえと思ったものの、総括船長も疲れているのが分かっていたことから、遠慮して申し出を行わないまま、無理して乗船していたものと考えられる。</p> <p>本船において、前任船長の後任者がふだんどおりに採用されず、本件船長に対して前任船長の休暇取得時の代替勤務及び後任船長の習熟訓練により負担が増加する勤務体制がとられていたことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、本件船長に対して前任船長の代替勤務及び後任船長の習熟訓練により負担が増加する勤務体制がとられた状況下、夜間、本船が、松島釜ノ浦港北東方沖を西進中、疲労及びストレスが蓄積した本件船長が、釜ノ浦灯台の灯光と釜ノ浦標識灯の灯光との中間付近に針路を向けようとして左舵を取った後、体調が悪化し、ふらついて視界がぼやけた状態で左回頭を続けたため、本件防波堤に向かって航行し、本件防波堤先端部に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>西海市は、本事故の発生を受け、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗組員に対し、安全運航の徹底を指示し、体調不良など運航に支障がある場合には、早期に他の乗組員及び運航管理者に申し出るよう指導を行った。 <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"> ・船長は、体調がすぐれない場合は、無理をせず、早期に他の乗組員及び運航管理者に申し出ること。 ・船舶所有者は、綿密な計画に基づく採用管理を行い、船員に過度な疲労及びストレスが蓄積しないよう適切な勤務体制をとることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

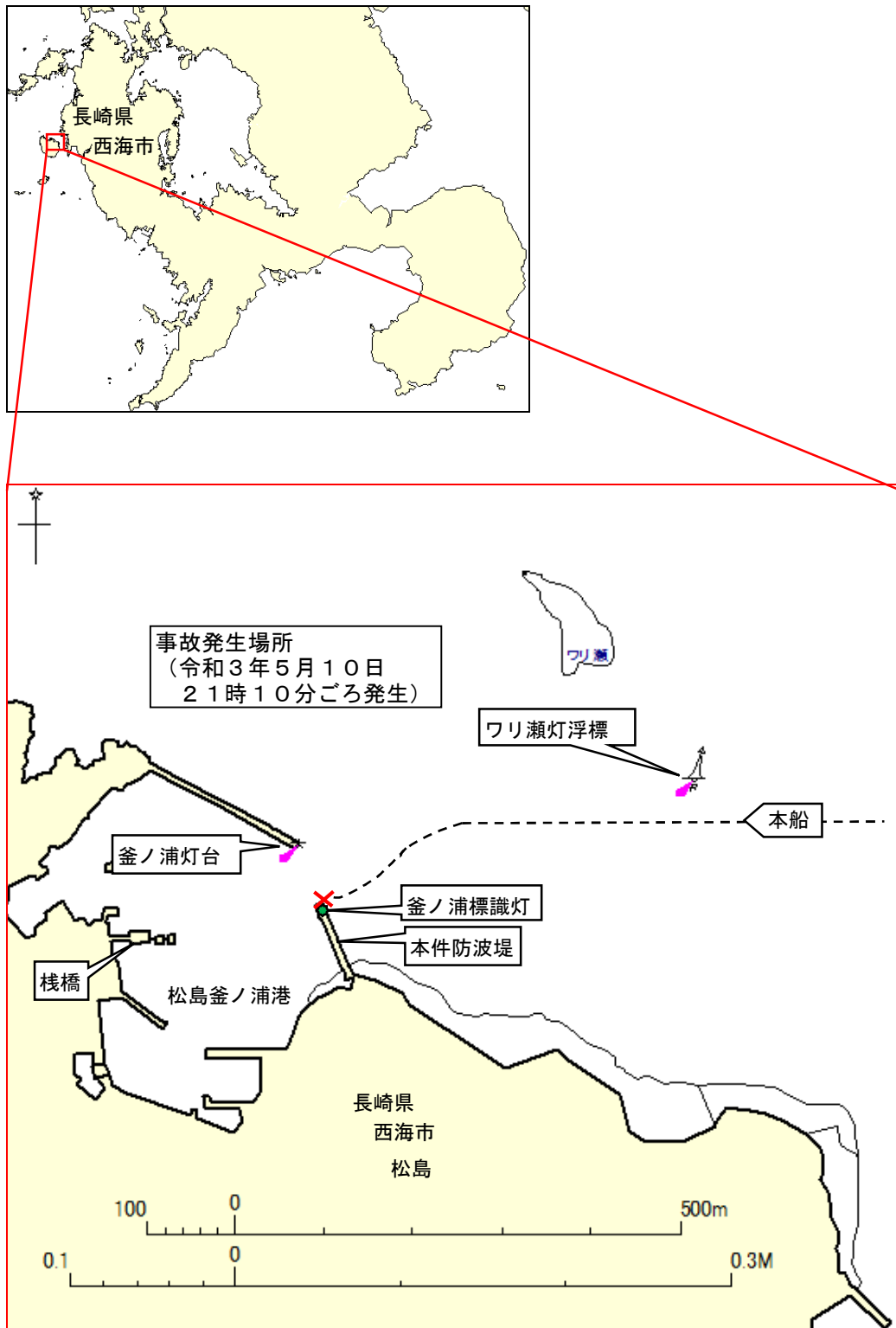


写真1 本船

