

船舶事故調査報告書

令和5年11月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年1月21日 18時00分ごろ
発生場所	島根県西ノ島町西ノ島東岸 麦山鼻灯台から真方位080° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯36°04.1′ 東経133°03.2′）
事故の概要	旅客船いそかぜは、北西進中、西ノ島東岸に乗り揚げた。 いそかぜは、旅客3人が負傷し、船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 いそかぜ、19トン 272-23651 島根、島前町村組合、隠岐観光株式会社（船舶借入人、A社） 16.5m（Lr）×4.48m×1.74m、FRP ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成25年3月
乗組員等に関する情報	船長 37歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成25年11月29日 免許証交付日 令和3年5月25日 （令和8年5月24日まで有効）
死傷者等	軽傷 3人（旅客A、旅客B及び旅客C）
損傷	船首部外板に破口、左舷船底部外板に擦過傷、左舷プロペラ翼及び左舷舵柱に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約15cm（日ノ津浦港）、潮流 約1ノット（kn）弱の南流 日没時刻：17時23分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び船長補助者1人が乗り組み、旅客7人（うち負傷した3人をそれぞれ「旅客A」、「旅客B」及び「旅客C」という。）を乗せ、令和5年1月21日17時47分ごろ島根県海士町菱浦港に向けて島根県知夫村来居港を出港した。 本船は、船長が、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、左舷側にある

レーダーを0.75Mレンジでコースアップ表示とし、手動操舵で操船を行い、海士町家督山山頂付近を船首目標とし、針路を約023°（対地針路、以下同じ。）に向け、約22knの対地速力で、滑走状態で北北東進した。

船長補助者は、操舵室左舷側の椅子に腰を掛け、本船がふだん航行するコース上にいることと周囲に船がないことを確認した後、西ノ島町別府港及び菱浦港でそれぞれ乗船して来居港で下船した旅客の乗船料金の集計等の作業をしていた。

船長は、西ノ島町稚ヶ鼻^{まじが}を左舷に見て通過した後、周囲に他船がおらず、海上も平穏だったので、気の緩みが生じ、いつの間にか居眠りに陥った。

船長は、18時00分ごろ、覚醒し、本船が緩やかに左回頭しながら北西進し、西ノ島の陸岸に向かっていることに気付いて主機の両舷機のスロットルレバーを後進としたが、船底に衝撃を感じ、本船が西ノ島東岸に乗り揚げた後、直ちに主機を停止した。

船長は、船長補助者と共に旅客の状況や船体の損傷状況を確認した後、自力航行ができないと判断し、A社に本事故の発生を報告した。

A社担当者は、A社の所有船で本船に到着し、船長補助者を本船に残して旅客全員及び船長を所有船に移乗させ、旅客全員を菱浦港及び別府港まで搬送した後、再度所有船で本船に向かい、本船を別府港までえい航した。

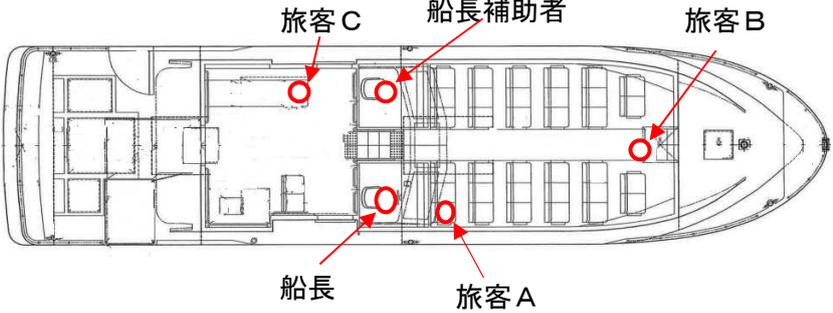
船長は、18時55分ごろ、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

旅客Aは、座席に腰を掛けていたところ、前の座席の背面に顔が当たって唇に裂傷を負い、本事故後、西ノ島町の病院での診断を受けた。

旅客Bは、子供を連れて中央の通路に立って前方の窓から景色を眺めていたところ、突然、島が見えて危険を感じ、子供を抱きかかえようとしたが衝撃により後方に倒れて、座席の肘当てに左肩を打って負傷し、また、旅客Cは、座席に腰を掛けていたところ、衝撃を感じるとともに床に落ちて負傷した。

旅客B及び旅客Cは、後日、知夫村の診療所で診察を受け、旅客Bが全治1か月の左肩打撲、旅客Cが全治1～2週間の左上腕及び左大腿打撲とそれぞれ診断され、後日、A社に負傷の事実を告げた。

(図1 参照)

	 <p style="text-align: center;">図 1 負傷者及び乗組員の位置</p> <p>(付図 1 事故発生経過概略図、写真 1 本船、写真 2 左舷船首船底部外板擦過傷箇所、写真 3 左舷プロペラ翼及び左舷舵柱の曲損箇所)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首が約 0.83 m、船尾が約 1.53 mであった。</p> <p>本船は、来居港～菱浦港～別府港の間を就航する定期船で、1日の運航を4人の乗組員が、早番、遅番に分かれての2人体制で運航し、2人のうち操船者を船長とし、操船に当たらない者を係船作業や集金業務を行う船長補助者としていた。</p> <p>本事故時の船長と船長補助者は、1日13便のうちの第8便から乗り組み、本事故当時、第10便の航行であった。</p> <p>船長は、本事故の約2年前からA社の観光船及び定期船に乗船しており、約4、5か月間の本船への乗船経験を有していた。</p> <p>船長は、本事故当日の体調に不調はなく、本事故の前日には休息が十分とれており、疲労を感じていなかった。</p> <p>船長は、日頃、眠気を感じたときは、コーヒーを飲んだり、窓を開けて外気に当たったり、立ち上がるなどして身体を動かしたり、室温調整をするなどして、居眠り運航の防止策を採っていたが、本事故時は、眠気を感じないまま居眠りに陥ったので、同防止策を採ることができなかった。</p> <p>船長補助者は、乗船料金の集計等の作業を行っており、船長が居眠りに陥り、本船が左回頭して西ノ島東岸に向かっていることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、ふだん本船を滑走状態で航行させる際、保針を行わないと小さな波や潮流などの外力が少しでも働くと回頭することがあり、適宜、舵を取り針路を補正していた。</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、西ノ島東方沖を北北東進中に船長が居眠りに陥り、緩やか</p>

	<p>に左回頭しながら西ノ島東岸に向かって北西進し続けたことから、西ノ島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、周囲に他船がおらず、海上も平穏で、気の緩みが生じたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、日頃、眠気を感じたときは、コーヒーを飲んだり、窓を開けて外気に当たったり、立ち上がるなどして身体を動かしたり、室温調整をするなどして、居眠り運航の防止策を採っていたが、本事故時は、眠気を感じないまま居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、滑走状態で航行中には、保針が行われないと小さな波や潮流などの外力が少しでも働くと回頭することがあり、船長が居眠りに陥ったことから、保針が行われず、左回頭したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、西ノ島東方沖を北北東進中に船長が居眠りに陥り、緩やかに左回頭しながら西ノ島東岸に向かって北西進し続けたため、西ノ島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長補助者は、航行中は集金業務等を行わず、見張り補助を行うこととした。 ・会社は、船員への注意喚起、再教育に努め、船員の体調管理も徹底することとした。 <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、航行中は、2人体制による当直を維持し、船長補助者が航行に異常を感じたときは直ちに船長に報告させること。 ・船長は、眠気を感じていなくても気の緩みが生じて居眠りに陥ることもあるので、航行中には、外気に当たる、可能な限り身体を動かす、船長補助者の支援を受けるなどして、居眠り運航の防止策を採ること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船



写真2 左舷船首船底部外板擦過傷箇所



写真3 左舷プロペラ翼及び左舷舵柱の曲損箇所

