

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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5年1月4日 19時38分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江港 福江港第2号防波堤灯台から真方位240°400m付近 （概位 北緯32°41.9′ 東経128°51.0′）
事故の概要	旅客船五島は、南西進中、防波堤に衝突した。 五島は、旅客4人が負傷し、船首部のやり出しに亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月6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、485.44kW（合計）、昭和60年12月
乗組員等に関する情報	船長 80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 昭和52年3月18日 免許証交付日 平成30年1月24日 （令和5年1月23日まで有効）
死傷者等	軽傷 4人（旅客）
損傷	本船 船首部のやり出しに亀裂 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、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、旅客不定期航路事業に使用されており、船長が1人で乗り組み、旅客4人を乗せ、令和5年1月4日19時10分ごろ福江港に向けて五島市奈留島港を出航した。 船長は、中央部客室船首側の操縦区画に設置された操縦席と舵輪の間に立って手動操舵で操船に当たり、旅客4人は、中央部客室中央から船尾側の旅客乗船区画両舷に設置された2人掛けの椅子席に1人ずつ腰を掛けていた。 （写真1、図1 参照）



写真1 本船

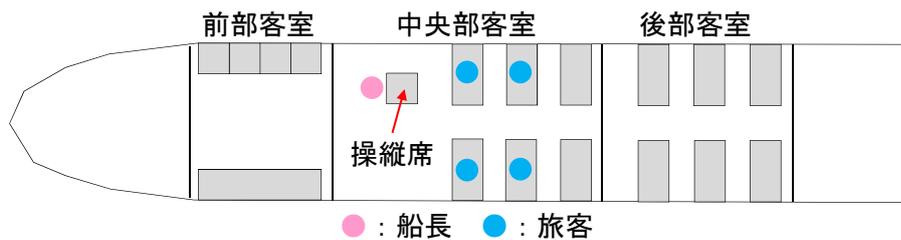


図1 船長の操縦場所及び旅客の乗船場所

船長は、目視のほか、レーダー及びGPSプロッターを使用して船位を確認しながら、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、福江港に近づくと主機回転数を下げて微速力前進とし、同港港口を示す福江港2号防波堤灯台と同3号防波堤北灯台の灯光の間に針路を定め、南東進した。

船長は、港口の手前で更に主機回転数を下げて最微速力前進とした後、港口を通過するころ右舵を取り、五島市街に建つ鉄塔の照明を針路目標として南西進を開始した。

船長は、本船の定係地を福江港の棧橋（以下「定係棧橋」という。）としていて同港での夜間航行に慣れており、ふだん夜間は港内の灯光や照明から船位を確認していたので、0.75海里レンジとしていたレーダー及びGPSプロッターの電源を切り、その後、主機を中立運転とした。

船長は、ふだんと同様に、丸木防波堤A（以下「本件防波堤」という。）東端の簡易標識（以下「本件標識」という。）の北東方沖で定係棧橋に向けて左舵を取るつもりで南西進を続けていた際、旅客の下船に備えて旅客乗船区画の室内灯を点灯しようと操縦場所右側の配電盤のスイッチを操作したが、誤って操縦区画の室内灯を点灯させた。

（図2、写真2、写真3 参照）

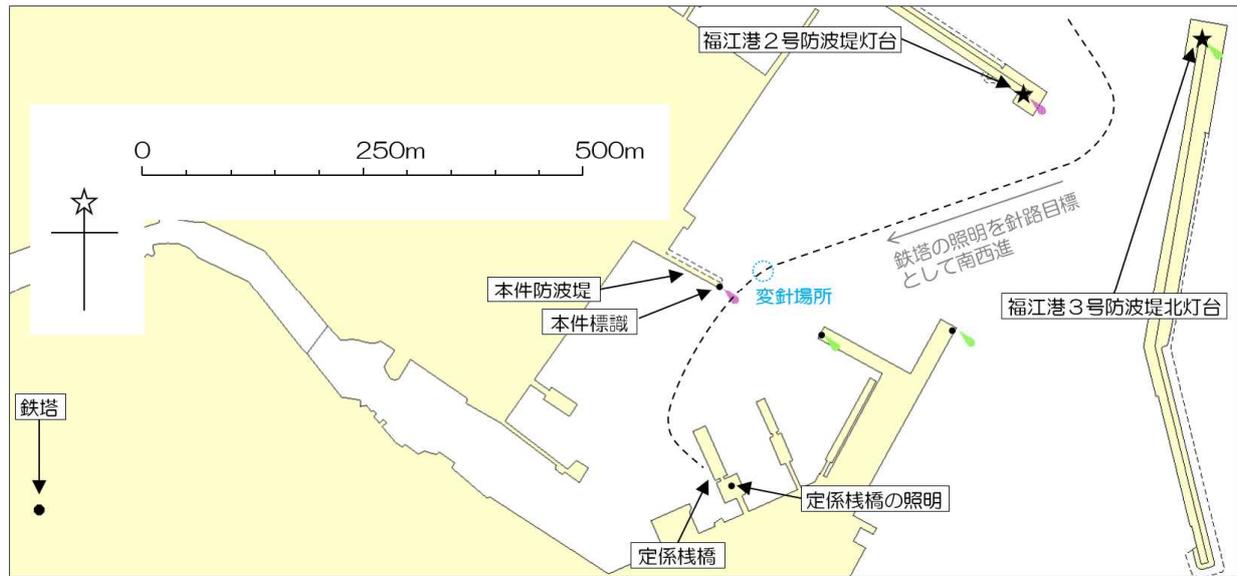


図2 ふだんの着棧状況

GPSプロッター

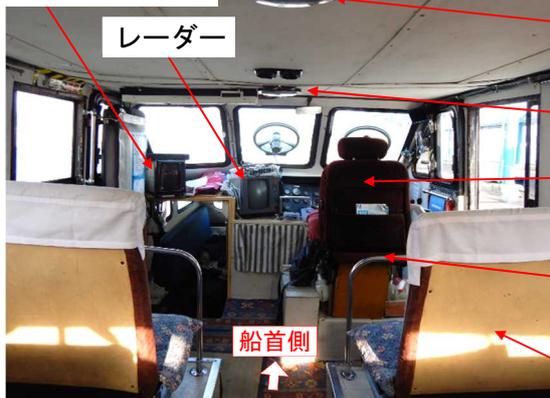


写真2 中央部客室の室内灯の位置等

旅客乗船区画の室内灯
操縦区画の室内灯
操縦席
旅客乗船区画の手すり
旅客乗船区画の椅子席

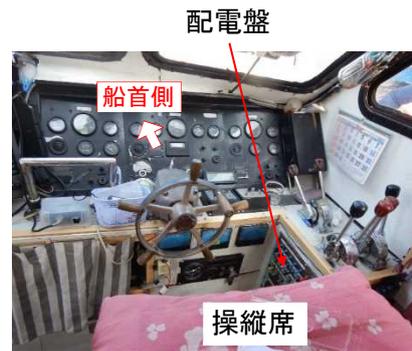


写真3 配電盤の位置

船長は、自身のほぼ真上にある操縦区画の室内灯が点灯したことによって目が眩み、周囲を目視で確認できない状態で南西進中、19時38分ごろ、突然衝撃を受け、頭部が操縦場所前面の窓の旋回装置に当たった。

旅客4人は、衝突の衝撃で、顔面等が手すりや前列の椅子席の背面に当たった。旅客の1人は、衝突直後、携帯電話で本事故の発生を警察署に通報し、警察署の担当官は、海上保安庁に同様の通報を行った。

船長は、しばらく何が起きたか分からずにいたが、定係棧橋の東側にある棧橋を認め、本船を同棧橋に着棧させた。

旅客4人は、下船後、警察車両で病院に向かい、3人が頸椎捻挫等と、残りの1人が下顎の擦過傷等と診断された。

船長は、本事故後、本件防波堤の北側側面に本船の衝突痕が残され

	<p>ていることを確認し、本船が本件防波堤に衝突したことを知った。 (付図1 事故発生経過概略図、写真5 中央部客室の椅子席、写真6 本船の損傷状況、写真7 本件防波堤に残された本船の衝突痕参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、衝突後、旅客が負傷しているように見えなかったため、旅客に対して負傷有無の確認を行わなかった。</p> <p>船長は、波が高い状況での操船に備えて操縦場所前面の窓の旋回装置にタオルを巻いており、衝突時に頭部が同装置に当たったが、けがはなかった。</p> <p>本船は、椅子席にシートベルトの装備はなく、また、速力基準表によれば、微速力前進時の速力が10kn、最微速力前進時の速力が4knであった。</p> <p>本船の配電盤は、旅客乗船区画と操縦区画の各室内灯のスイッチが隣り合って配置されていた。(写真4参照)</p> <div data-bbox="571 875 1361 1234" data-label="Image"> </div> <p>写真4 配電盤のスイッチの配置状況</p> <p>船長は、本事故当時、旅客乗船区画の室内灯を点灯しようとした際、手元が暗い中、手探りで配電盤のスイッチを操作したので、誤って旅客乗船区画の室内灯のスイッチの隣に配置された操縦区画の室内灯のスイッチを操作してしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、福江港において、夜間に鉄塔の照明を針路目標として南西進中、本件標識の灯光(赤)や定係棧橋の照明(黄)を目視で確認しながら、本件標識の北東方沖で定係棧橋に向けて左舵を取っており、本事故当時も同様に操船するつもりでした。</p> <p>船長は、本件防波堤に衝突する前に本件標識の灯光を見た記憶がなかったため、本事故後、本件標識の点灯状況を確認したところ、本件標識が消灯していることを認めた。</p> <p>船長は、本事故当時、鉄塔の照明を針路目標として南西進中、本件標識が消灯していて本件標識の灯光を確認することができず、また、誤って操縦区画の室内灯を点灯して目が眩み、定係棧橋の照明も確認できず、船位を確認することができないまま、本船が本件防波堤に衝</p>

	<p>突したと本事故後に思った。</p> <p>本件標識は、長崎県が管理しており、長崎県の担当者は、本事故後、海上保安官から情報提供があり、本件標識を点検したところ、本件標識が消灯していることを知り、また、本件標識の灯具のカバーに破損が生じていることを認めた。</p> <p>長崎県の担当者は、本件標識は、荒天時に飛来物が当たるなどして灯具のカバーが破損し、同破損箇所から雨水が侵入して灯具が故障し、消灯したものと推測した。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、福江港において予定変針場所に向けて南西進中、変針の目安としていた本件標識が故障により消灯しており、本件標識の灯光を確認することができない中、船長が、ふだんと同様に目視のみで船位を確認しながら航行を続けたことから、操縦区画の室内灯を誤って点灯させて目が眩み、もう一つの変針の目安であった係棧橋の照明も確認できず、船位を確認することができないまま、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、福江港での夜間航行に慣れており、ふだん夜間は港内の灯光や照明から船位を確認していたことから、レーダー及びGPSプロッターの電源を切り、目視のみで船位を確認しながら航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、着棧前、旅客の下船に備えて旅客乗船区画の室内灯を点灯しようとした際、手元が暗い中、手探りで配電盤のスイッチを操作したことから、旅客乗船区画の室内灯のスイッチの隣に配置された操縦区画の室内灯のスイッチを誤って操作し、自身のほぼ真上にある同室内灯を点灯させたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、福江港において予定変針場所に向けて南西進中、船長が、ふだんと同様に目視のみで船位を確認しながら航行を続けたため、操縦区画の室内灯を誤って点灯させて目が眩み、変針の目安としていた灯光や照明を確認できず、船位を確認することができないまま、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長は、慣れた港内での操船であっても、夜間は、目視のみで船位の確認を行おうとせず、レーダーやGPSプロッターを有効活用すること。 ・ 旅客船の船長は、夜間、旅客の下船に備えて室内灯を点灯させる場合、手元が暗い中で配電盤のスイッチを操作すると、周囲を目

	<p>視で確認する際の妨げとなるような室内灯を誤って点灯させ、着 棧前であれば防波堤等への衝突事故に繋がるおそれがあるので、 着棧後に室内灯を点灯するようにすること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 旅客船の船長は、事故が発生した場合、速やかに旅客の負傷状況 を確認するとともに、海上保安庁に通報すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

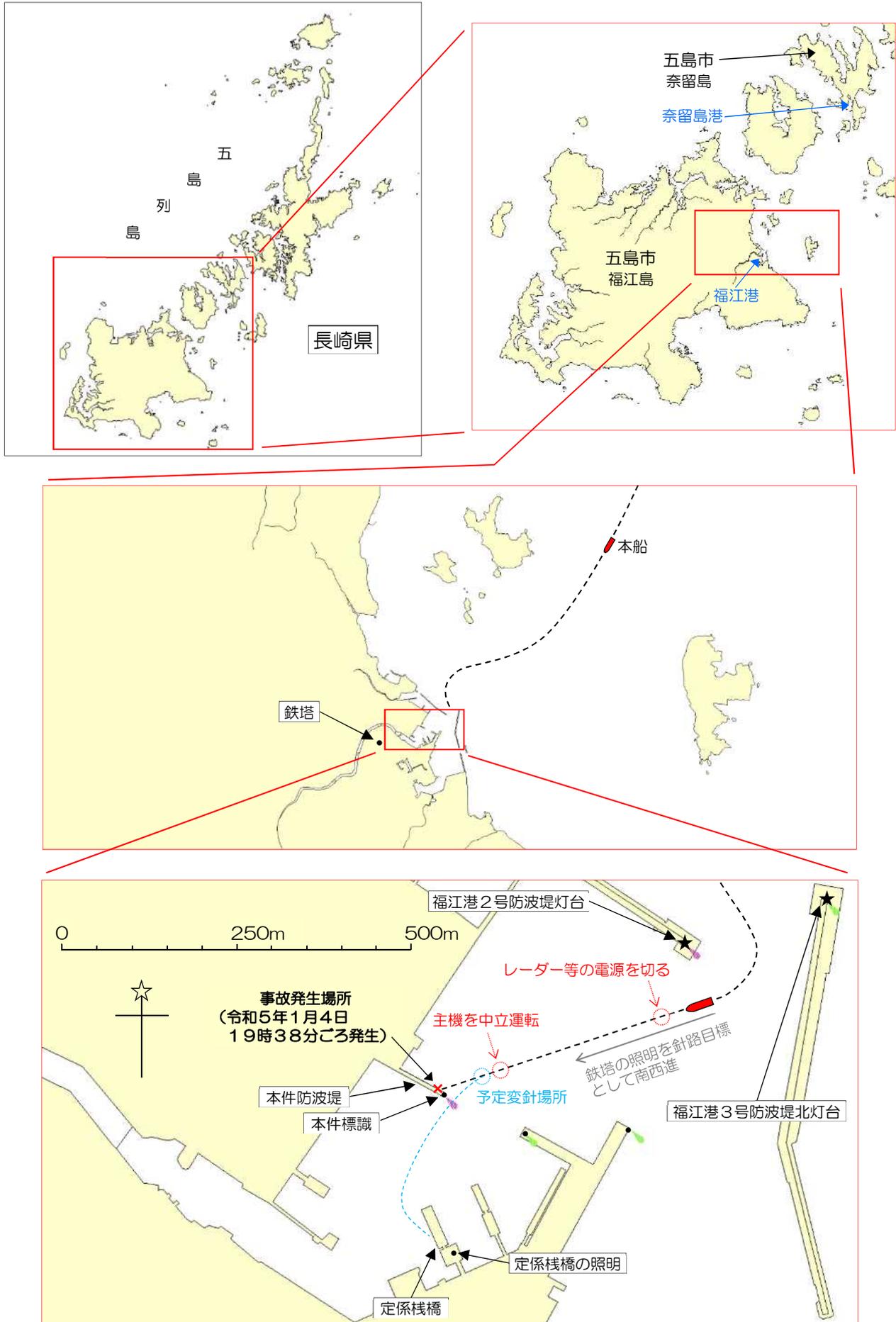


写真5 中央部客室の椅子席



写真6 本船の損傷状況

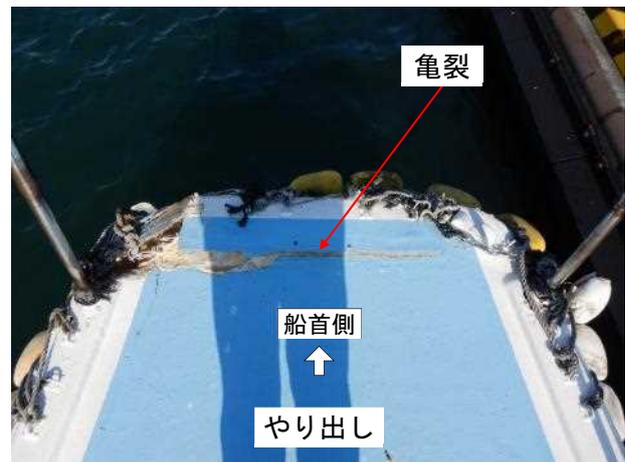


写真7 本件防波堤に残された本船の衝突痕

