

船舶事故調査報告書

令和7年3月12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	浸水
発生日時	不明（発見日時：令和6年6月11日 18時15分ごろ）
発生場所	佐賀県唐津市馬渡島漁港フェリー乗り場 肥前馬渡島港南防波堤灯台から真方位008° 230m付近 （概位 北緯33° 34.0′ 東経129° 45.9′）
事故の概要	旅客船ゆうしょうは、着棧中、左舷側外板に生じていた亀裂により、機関室左舷側のボイドスペースに浸水を認めた。
事故調査の経過	令和6年6月14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 ゆうしょう、57トン 140280、有限会社郵正丸（A社） 26.10m×5.30m×2.30m、アルミニウム合金 ディーゼル機関2基、1,220kW（合計）、平成17年10月 （写真1 参照） 
	写真1 本船の外観（A社提供）
乗組員等に関する情報	船長 34歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成23年12月14日 免状交付年月日 令和3年11月29日 免状有効期間満了日 令和8年12月13日 機関長 53歳 五級海技士（機関）（履歴限定）（機関限定）

	<p>免 許 年 月 日 平成12年6月21日 免 状 交 付 年 月 日 令和2年2月18日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 令和7年6月20日 A社運航管理者 63歳</p>
<p>死傷者等</p>	<p>なし</p>
<p>損傷</p>	<p>左舷側外板に亀裂（図1、図2、写真2参照）</p> <div data-bbox="545 459 1428 828" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図1 損傷箇所①</p> <div data-bbox="545 878 1428 1211" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図2 損傷箇所② 写真2 外板の亀裂（外側）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、馬渡島漁港、唐津市名護屋漁港及び同市呼子漁港を結び、馬渡島漁港を起点として1日に4往復する定期旅客船で、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、令和6年6月11日18時00分ごろ、馬渡島漁港のフェリー乗り場に着桟し、その日の運航を終えた。</p> <p>機関長は、A社運航管理者の指示により、かねてから不調であった空調機（エアコン）の点検を行うこととし、18時15分ごろ空調機の配管がある機関室左舷側のボイドスペース（空所）を開放したところ、同ボイドスペース下部に水がたまっていることに気づき、A社運航管理者に連絡した。</p> <p>A社運航管理者は、機関長にボイドスペース下部にたまっていたバケツ約5杯分の水をくみ出させ、どこからの水か調べさせたもの分からず、翌日の呼子漁港において、本船建造の造船所の担当者（以下「造船所担当者」という。）にボイドスペースの調査をしてもらうよう依頼した。</p> <p>本船は、翌12日の運航前に、機関長がボイドスペースを再確認</p>

	<p>し、新たに水がたまっている状況が見受けられなかったため、通常どおり馬渡島漁港のフェリー乗り場から出航した。</p> <p>本船は、名護屋漁港を經由して呼子漁港のフェリー乗り場に着棧した後、造船所担当者により、ボイドスペースの調査が行われ、船側ロンジ（Side Longitudinal）の溶接部分の板厚約6mmの外板（以下「本件外板」という。）に長さ約20mmの亀裂が生じており、同亀裂から海水がにじんでいることが判明した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船外板の亀裂が判明した後の本船の状況</p> <p>本船は、造船所担当者により、金属類にも使用できる耐水性の接着剤で本件外板の亀裂を塞ぐ応急修理が行われ、その後、名護屋漁港を經由して馬渡島漁港まで運航した。</p> <p>A社運航管理者は、代替船を手配し、運輸局に代替船による運航手続を申し出たところ、本船の状況を尋ねられ、臨時検査を受検する必要がある旨の指摘を受けた。</p> <p>本船は、12日の運航を通常通り行い、馬渡島漁港のフェリー乗り場に着棧した後、運航を中止した。</p> <p>本船は、後日、建造造船所において、高さ約0.4m、幅約1.4mの大きさの本件外板の切替工事が行われ、臨時検査を受検したのち、運航を再開した。（写真3参照）</p> <div data-bbox="545 1117 1433 1453" data-label="Image"> </div> <p>写真3 本件外板切替工事の状況</p> <p>(2) 本船の整備状況等</p> <p>本船は、令和5年10月の中間検査の受検時に上架しており、その際の目視による点検では本件外板に異状は見受けられず、ボイドスペースに浸水はなかった。</p> <p>本船は、船齢が高く、老朽化により、令和6年9月末までの就航予定となっており、10月からは新造船を就航させる予定であった。</p> <p>(3) 本件外板の亀裂に関する情報</p> <p>A社運航管理者によれば、本船は、中間検査の受検以降、衝突事故や乗揚事故等を起こしていなかった。</p> <p>造船所担当者によれば、本件外板の亀裂は、内側からの腐食又</p>

は疲労破壊による可能性が高いとのことであった。

(4) その他安全に関する情報

本船は、法定職員（政令で定める船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者に関する基準）である船長及び機関長に加え、甲板部員 1 人及び機関部員 1 人を配乗し、船員法による海員の定員を 4 人とし、離着岸時には、船長を除く全ての乗組員が甲板作業に当たっていた。

A 社運航管理者は、6 月 11 日の運航において、急遽通院することとなった陸上従業員の代わりに甲板部員を陸上業務に当たらせ、別の甲板部員を補充しておらず、本船の離着岸時の甲板作業に機関長及び機関部員の 2 人のみを当たらせていた。

(5) 関係法令

① 臨時検査

船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）には、臨時検査について、次のとおり規定されている。

第五条 船舶所有者ハ第二条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ区別ニ依リ検査ヲ受クベシ

一 （略）

二 （略）

三 第二条第一項各号ニ掲グル事項又ハ無線電信等ニ付国土交通省令ヲ以テ定ムル改造又ハ修理ヲ行フトキ、第九条第一項ノ規定ニ依リ定メラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶検査証書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受ケントスルトキ其ノ他国土交通省令ノ定ムルトキ行フ検査（臨時検査）

（以下略）

船舶安全法施行規則（昭和 38 年運輸省令第 41 号）には、臨時検査について、次のとおり規定されている。

（臨時検査）

第十九条 法第五条第一項第三号の国土交通省令で定める改造又は修理は、次に掲げる改造又は修理とする。

一 （略）

二 次に掲げる修理

イ 船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある作業で例えば次に掲げるものを伴う修理

（1） 船体の主要部についての曲り直し、補強、取替え、溶接その他の作業で船体の強度、水密性又は防火性に影響を及ぼすおそれのあるもの

	<p>(以下略)</p> <p>② 海員の定員</p> <p>船員法（昭和22年法律第100号）には、海員の定員について、次のとおり規定されている。</p> <p>(定員)</p> <p>第六十九条 船舶所有者は、国土交通省令で定める場合を除いて、第六十条第一項の規定又は第七十二条の国土交通省令の規定を遵守するために必要な海員の定員を定めて、その員数の海員を乗り組ませなければならない。</p> <p>2 船舶所有者は、航海中海員に欠員を生じたときは、遅滞なくその欠員を補充しなければならない。</p> <p>第七十条 船舶所有者は、前条の規定によるほか、航海当直その他の船舶の航海の安全を確保するための作業を適切に実施するために必要な員数の海員を乗り組ませなければならない。</p> <p>(以下略)</p> <p>(6) 運輸局による輸送の安全確保に関する命令</p> <p>運輸局は、7月3日海上運送法第25条に基づく立入検査を行い、次のこと等の関係法令に対する違反等を確認し、10月16日船舶所有者に対して輸送の安全確保に関する命令書を発出し、11月15日までに是正措置の文書による報告を求めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・6月11日に船員法第70条に基づく航海当直その他の航海の安全を確保するために必要な員数の海員を本船に乗り組ませていなかったこと。 ・6月12日に本船の船体に亀裂を確認し、その後、仮修理は行われたものの、船舶安全法第5条に規定する臨時検査を未受検で運航していたこと。 <p>船舶所有者は、輸送の安全確保に関する命令に関する是正として、臨時検査の確実な受検等の徹底、翌月分の勤務計画表の作成等の措置を採り、11月13日是正措置の状況を文書により運輸局に報告した。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、馬渡島漁港のフェリー乗り場に着棧中、本件外板に亀裂を生じていたことから、機関室左舷側のボイドスペースに浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、令和5年10月の中間検査の受検時に上架しており、その際の点検では本件外板に異状は見受けられず、ボイドスペースに浸水</p>

	<p>はなかったことから、中間検査受検後、本件外板に亀裂を生じたものと考えられる。</p> <p>本船は、中間検査の受検以降、衝突事故や乗揚事故等を起こしていないことから、外的な要因ではなく、内側からの腐食又は疲労破壊によって本件外板に亀裂を生じた可能性があると考えられるが、ふだんの点検から亀裂の兆候を察知することは困難であったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が馬渡島漁港のフェリー乗り場に着棧中、本件外板に亀裂を生じ、機関室左舷側のボイドスペースに浸水したものと考えられる。</p>
その他判明した安全に関する事項	<p>A社運航管理者は、船員法に基づく本船の海員の定員が4人であり、離着棧時には、船長を除く全ての乗組員を甲板作業に当たらせていたが、6月11日の運航において、陸上従業員の代わりに甲板部員を陸上業務に当たらせ、別の甲板部員を補充しておらず、本船の離着棧時の甲板作業に機関長及び機関部員の2人のみを当たらせていた。</p> <p>A社は、本船において、航海中海員の定員に欠員を生じたときは、遅滞なくその欠員を補充しなければならなかった。</p>
再発防止策	<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"> ・船舶所有者は、船齢の高い船舶を使用する場合、上架を行った際に船体の腐食状況を確認し、腐食が激しい箇所は、非破壊検査等を行って部材の劣化の度合いを把握するとともに、切替工事等の必要性について検討すること。 ・船舶所有者は、船殻の修繕等、船舶の堪航性又は人命の安全の保持に影響を及ぼすおそれのある作業を行った場合には、法令に従い、臨時検査を受けること。 ・船舶所有者は、本船の定員に欠員が生じることが分かった場合には、速やかに欠員を補充し、欠員が生じた状況で運航を続けないこと。

付図1 事故発生場所概略図

