

## 船舶インシデント調査報告書

平成26年10月23日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成25年12月17日（火） 16時30分ごろ
発生場所	鹿児島県屋久島町一湊 <sup>いっそう</sup> 港北西方沖 屋久島町所在の一湊灯台から真方位286° 1.6海里付近 （概位 北緯30° 28.5′ 東経130° 28.2′）
インシデント調査の経過	平成25年12月18日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 フェリー <sup>たいよう</sup> 太陽、499トン 135426、鹿児島県熊毛郡屋久島町 53.02m×10.50m×3.80m、鋼 ディーゼル機関2基、2,647kW（合計）、平成9年3月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 40歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年7月27日 免状交付年月日 平成22年6月14日 免状有効期間満了日 平成27年7月26日 機関長 男性 54歳 三級海技士（機関） 免許年月日 平成6年12月15日 免状交付年月日 平成21年10月6日 免状有効期間満了日 平成26年12月14日 一等航海士 男性 33歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成11年12月3日 免状交付年月日 平成21年11月12日 免状有効期間満了日 平成26年12月2日
死傷者等	軽傷 2人（機関長及び一等航海士）
損傷	船橋前部旋回窓付きガラス窓2枚及びガラス窓1枚に破損、船橋コンソール、航海計器、通信装置等に濡損
インシデントの経過	本船は、平成25年12月17日15時15分ごろ、船長、機関長、一等航海士及び一等機関士ほか2人が乗り組み、乗客3人を乗

	<p>せ、トラック1台を積載し、屋久島町<small>くちのえらぶ</small>口永良部港（口永良部島）から同町宮之浦港（屋久島）に向かった。</p> <p>船長は、屋久島町に強風、波浪注意報及び鹿児島海域に海上強風警報が発表中であることを知っており、口永良部港入港の約1時間前に口永良部島東方沖で北東風が風速15m/s以上であったことを確認していたが、翌日は北風の強風に変わると聞いていたので、航路が種子島の風下となる北東風の間宮之浦港に帰りたいたいと思い、口永良部港を出港した。</p> <p>本船は、口永良部島と屋久島間の屋久島海峡を約11ノットの対地速力で北北東進中、船橋前部の船橋コンソールの後方において、船長が操船指揮及び操舵を、機関長が船長の右隣で波の状況に合わせて両舷主機のスロットル調整を、一等機関士及び一等航海士が船長の左隣に並んで見張りをそれぞれ立って行っていた。</p> <p>本船は、16時30分ごろ、左舷前方から波高約4mの大波が迫って来たので、機関長が機関のスロットルを下げたが、大波を船橋前面に受け、船橋前面中央の旋回窓付きガラス窓、左舷側旋回窓付きガラス窓及び左舷側ワイパー付きガラス窓の計3枚のガラスが割れて大量の海水が船橋内に打ち込み、船橋コンソール、航海計器、通信装置等が濡れて漏電し、正常に運航できなくなった。</p> <p>機関長及び一等航海士は、窓ガラスの破片を浴びて顔面に切創等を負った。</p> <p>船長は、船橋下の船客室の乗客及び船員室の乗組員に船橋へ上がるように、また、全員に救命胴衣を着用するようにそれぞれ指示し、乗客の携帯電話で屋久島町及び海上保安庁に本インシデントの発生を通報した。</p> <p>船長は、漏電で舵を取ることができなかったものの、両舷主機が使用できたので、両舷主機のスロットルを操作して風波をしのぐことができる屋久島町一湊湾内に向けて南下を開始した。</p> <p>船長は、南下開始後、スロットル操作のみで一湊湾に向かい、18時00分ごろ湾内に投錨したが、風が強くなって走錨したため、一等航海士及び一等機関士を舵機室に行かせ、トランシーバーを使い、船橋から指揮しながら、朝までに5、6回ほど錨の打ち直しを行った。</p> <p>（付図1 インシデント発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 8、視程 約500m  海象：波高 約4m</p> <p>鹿児島地方気象台の注意報、警報及び地方海上警報の発表状況  屋久島町に強風、波浪注意報 発表中  鹿児島海域に海上強風警報 発表中</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、偶数日に宮之浦港、口永良部港、宮之浦港、鹿児島県南種子町島間港及び宮之浦港の順で、奇数日に宮之浦港、島間港、宮之浦</p>

	<p>港、口永良部港及び宮之浦港の順でそれぞれ1日1回運航していたが、本インシデント当時は奇数日であり、口永良部港から宮之浦港に向かう途中で本インシデントが発生した。</p> <p>船長は、18年前から屋久島町職員の甲板員として連絡船に乗船し、6年前から一等航海士となり、正規の船長が休暇を取って下船するときに臨時の船長として乗船しており、本インシデント当時、臨時の船長として乗船していた。</p> <p>屋久島町は、本船に係る安全管理規程の中で安全管理の組織とし、安全統括管理者1人、運航管理者1人及び運航管理補助者若干人（以下「安全統括管理者等」という。）を定め、船長及び安全統括管理者等は、常時連絡できる体制としており、通常、指示、報告及び連絡を行うことにより、情報伝達及びコミュニケーションの確保を図り、運航の可否判断の協議を行うこととしていたが、本インシデント当時、本船船長の判断に委ねており、協議及び指示が行われていなかった。</p> <p>安全管理規程及び運航基準において、船長は、発航前に運航の可否判断を行い、発航地内の気象及び海象が条件（風速15m/s以上、波高2.0m以上及び視程500m以下）の一に達しているとき及び航行中に遭遇する気象及び海象が条件（風速15m/s以上及び波高3.0m以上）に達するおそれがあるときは、発航を中止しなければならないことが定められていた。</p> <p>操舵室前面のガラス窓9面は、フレーム、ガラス板等から成り、ガラス板は、厚さ10mmの透明強化ガラスが採用され、前面中央及び中央から左右にそれぞれ2番目のガラス窓に直径400mmの旋回窓用穴が開けられていた。</p> <p>旋回窓は、フレーム、電動機、旋回ガラス等から成り、同ガラスは、厚さ6mmの透明強化ガラスが採用されていた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、口永良部港を宮之浦港に向けて出港する際、航行中に発航中止基準である風速15m/s以上の北東風となるおそれがあったが、口永良部港を出港したことから、口永良部島東方沖の屋久島海峡を北北東進中、波高約4mの波を左舷船首方から船橋前面に受け、船橋のガラス窓3枚が割れて海水が船橋内に流入し、船橋コンソール、航海計器、通信装置等が濡れて漏電が生じ、正常に運航できなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>船長及び安全統括管理者等は、運航の可否判断の協議を行うこととしていたものの、本インシデント当時、本船船長の判断に委ねており、協議及び指示が行われていなかったが、通常どおり運航の可否判</p>

	<p>断の協議が行われていれば、口永良部港の発航が中止されていた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、口永良部港を宮之浦港に向けて出港する際、航行中に発航中止基準である風速 15 m/s 以上の北東風となるおそれがあったが、口永良部港を出港したため、屋久島海峡を北北東進中、波高約 4 m の波を左舷船首方から船橋前面に受け、船橋のガラス窓 3 枚が割れて海水が船橋内に流入し、船橋コンソール、航海計器、通信装置等が濡れて漏電が生じ、正常に運航できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>屋久島町は、本インシデントに関する事故調査委員会を開催し、次の改善策を決定した。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 安全統括管理者等は、安全管理規程の遵守を確実にを行うため、同規程に基づいた自己点検報告書を作成し、安全統括管理者等がそれぞれに点検を行い、船舶事業管理者へ報告すること。</li> <li>(2) 安全統括管理者等及び船長は、安全管理規程に規定された指示、報告、連絡等を確実に実施すること。</li> <li>(3) 安全統括管理者等は、輸送の安全を図るため、定期的に作成した計画に基づき、職員の教育訓練を実施すること。</li> <li>(4) 船舶事業管理者から職員までが一丸となり、安全管理体制を構築して P D C A サイクルを適切に行うこと。</li> </ol> <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"> <li>・ 発航可否の判断を安全管理規程の規定に従って行うこと。</li> <li>・ 大波の発生する海域を運航する場合は、できる限り、低速で航行すること。</li> <li>・ 船長及び安全統括管理者等は、安全運航のためにふだんから意思疎通を図り、情報伝達及びコミュニケーションの確保を心掛けることが望ましい。</li> </ul>

付図1 インシデント発生経過概略図

