

国海安第88号  
国海査第197号  
令和6年9月25日

水中翼型超高速船運航事業者 各位

国土交通省海事局安全政策課長  
検査測度課長  
(公印省略)

水中翼型超高速船の事故を踏まえた  
再発防止に向けた安全運航の徹底について

令和6年7月24日、多数の乗客を乗せた運航中の水中翼型超高速船において、アウトボードフラップ用の油圧系統のホースに、船内の別用途のホースが使用されており、また、ホースに異物が混入していたため、損傷が発生し作動油圧が低下し、さらに、乗組員が操作を誤った結果、自力航行不能となり漂流した事故が発生した（詳細は別紙参照）。乗客の安全を図る観点から、同種事故の再発防止を図る必要がある。

このため、水中翼型超高速船の運航にあたっては、船体や機関等の整備を適切に実施するほか、乗組員等に対し、輸送の安全確保のために必要な安全教育を定期的に行なうなど、同種事故の再発防止に向けて、乗客の安全を第一に航行の安全確保に万全を期されたい。

## ①船内の別用途のホースの使用

図面指示とは異なる油圧ホースが装備されていたことから、装備状態において不具合が生じていた。



図: メーカー指定品と損傷したホースの比較

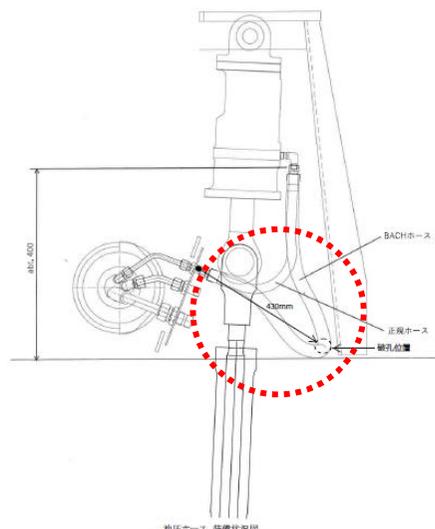


図: 損傷したホース装着状態(想定)

※詳細は以下にお問い合わせください。  
問い合わせ先: 東海汽船株式会社 工務グループ  
連絡先: koumu@tokaikisen.co.jp [ @は半角へ変換願います。 ]

## ②ホース内の異物混入

ホース内面に異物の埋没が確認されており、成分分析の結果、O(酸素)とAl(アルミニウム)といったホースに使用されていない成分が検出されている。なお、異物は交換の際に混入した可能性がある。

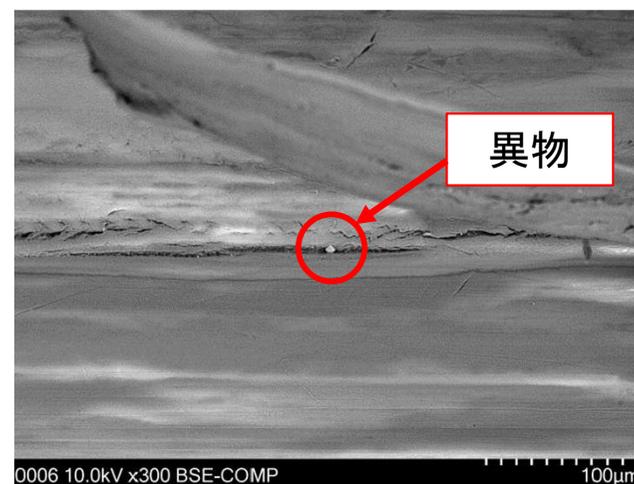


図: 損傷したホース内面のSEM観察状況

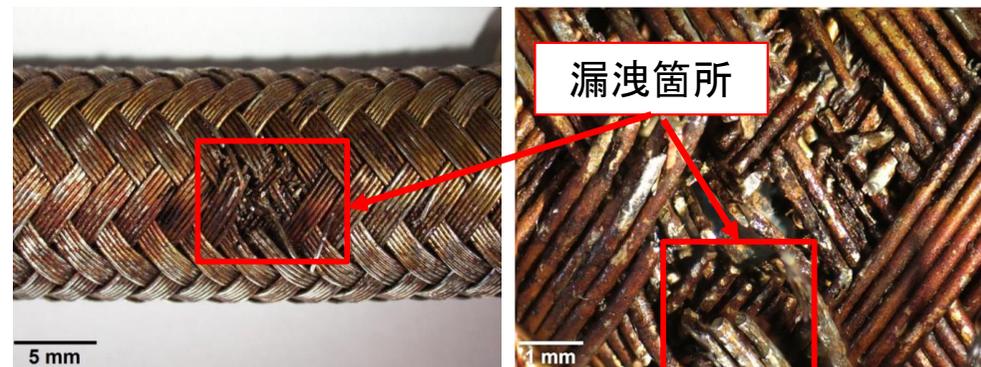


図: 損傷したホースの漏油部の外装外観状況

## ①油圧低下警報発報後の措置と結果

- 乗組員は、左舷の油圧低下警報が発報した際、誤って右舷側のガスタービンを停止し、併せて右発電機を停止した。
- 異常のあった左舷の油圧ラインに右タービンスターターがあるため、操作を誤ったことにより右舷タービンの再起動が不可となり、左舷のタービンの推進力がなかったことから、自力航行不能となった。

## ②操作の誤りの原因及び背景

- ジェットfoilのオペレーターマニュアル(以下、マニュアル)では、左舷の油圧低下警報発報の場合は、左舷側のガスタービンを停止し、右発電機を停止することとなり、マニュアル通りの措置を行っていれば、右ガスタービン片舷での艇走が可能であった。
- 乗組員は、事故後に、マニュアルの油圧低下警報発報時の操作に関する指摘を会社から受けるまで、操作手順を誤っていた認識がなかった。
- 会社は、乗組員に対し、マニュアルに関する教育を定期的に行っていなかった。