


## 船舶事故調査報告書

平成23年2月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 山本 哲 也  
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成22年1月30日（土） 20時01分ごろ
発生場所	熊本県 <sup>ながす</sup> 長洲町長洲港 フェリー岸壁 （概位 北緯32°55.58′ 東経130°26.56′）
事故調査の経過	平成22年3月4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 サンライズ、888トン 133646、有明海自動車航送船組合 59.32m×13.40m×3.90m、鋼 ディーゼル機関2基、2,647kW（合計）、平成6年1月13日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年3月7日 免状交付年月日 平成20年12月18日 免状有効期間満了日 平成26年10月4日 一等機関士 男性 39歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成15年9月16日 免状交付年月日 平成20年8月21日 免状有効期間満了日 平成25年9月15日
死傷者等	負傷 1人（一等機関士）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び一等機関士ほか4人が乗り組み、旅客22人及び車両14台を載せ、長洲港から長崎県雲仙市多比良港 <sup>たいら</sup> に向かう最終便として、平成22年1月30日20時00分ごろ離岸作業を開始した。 一等機関士は、右舷船尾の第二車輛甲板のウインチ（以下「本件ウインチ」という。）を舷側のウインチ操作台で操作して係留索の巻き込み作業を行い、係留索先端のワイヤの輪（以下「アイ」という。）が甲板上に上がってきたことから、巻き込みを終了するつもりでウインチを止め、同操作台から甲板上に降りた。 一等機関士は、このとき、最終便の離岸時には右舷側のウインチから左舷へ増し取り索の準備をしておくことを思い出し、その場で再び舷側に向いてウインチの操作レバーに左手をかけ、速い巻き込み速度で係留索を巻き始めて間もなく、20時01分ごろ、右足がアイに入っていたため、係

	<p>留索とともに右足がウインチの船首側に設置された高さ約70cmのスタン ドローラーまで一瞬のうちに引き込まれ、ローラーとアームのところで靴 が引っ掛かった。</p> <p>一等機関士は、右足首に係留索の強い張力を受けて、挫傷と関節靭帯損 傷を負った。</p> <p>一等機関士は、ウインチを停めて大声で助けを求め、叫び声を聞きつけ て急行した乗組員により船橋の操船者に報告され、本船が再着岸したのち 救急車で病院に搬送された。</p> 								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、気温 約9.0℃ 海象：海面 平穏、潮汐 上げ潮末期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>一等機関士は、安全靴、作業服、ヘルメット及び皮手袋を着用してい た。</p> <p>ウインチ付近の照明は、船首尾両側の天井に各1個の蛍光灯が、船尾甲 板には作業灯が設置されていた。</p> <p>係留索は、直径60mmの合成繊維製ロープの先に直径20mm長さ約6.5 mのワイヤが接続され、その先端が約1.3mのアイになっており、スタン ドローラーを介して約1.4m離れた舷側のフェアリーダーに導かれてい た。</p> <p>長洲港で使用された係留索は、離岸時に甲板上まで巻き上げられたの ち、次の長洲港入港まで甲板上に納められた状態であったが、最終便で は、その係留索を多比良港での増し取り用に使用するため、一旦ウインチ に巻き取り、船首側に出ていたアイを船尾側に出し直す必要があった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、長洲港において離岸作業中、一等機関 士が、係留索の先端のアイが右舷船尾の第二車輛 甲板上に来るまで巻き込んでいた係留索を再度本 件ウインチに巻き込む際、足元の確認を行わなか ったため、右足がアイに入っていることに気付か</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、長洲港において離岸作業中、一等機関 士が、係留索の先端のアイが右舷船尾の第二車輛 甲板上に来るまで巻き込んでいた係留索を再度本 件ウインチに巻き込む際、足元の確認を行わなか ったため、右足がアイに入っていることに気付か</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、長洲港において離岸作業中、一等機関 士が、係留索の先端のアイが右舷船尾の第二車輛 甲板上に来るまで巻き込んでいた係留索を再度本 件ウインチに巻き込む際、足元の確認を行わなか ったため、右足がアイに入っていることに気付か</p>								

	<p>なかったものと考えられる。</p> <p>一等機関士は、速い巻き込み速度でウインチを操作した可能性があると考えられる。</p> <p>一等機関士は、右足がアイに入った状態で巻き取り作業を続行し、係留索とともに右足がスタンドローラーまで引き込まれ、ローラーとアームのところで靴が引っ掛かり、右足首に係留索の強い張力を受けて負傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、長洲港において離岸作業中、一等機関士が、係留索の先端のアイが右舷船尾の第二車輛甲板上に来るまで巻き込んでいた係留索を再度本件ウインチに巻き込む際、足元の確認を行わなかったため、右足が係留索のアイに入っていることに気付かず巻き取り作業を続行し、係留索とともに右足がスタンドローラーまで引き込まれたことにより発生したものと考えられる。</p>