

船舶事故調査報告書

平成24年9月13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 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成24年4月6日（金） 16時50分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港 長崎港旭町防波堤灯台から真方位072°320m付近 （概位 北緯32°44.7′ 東経129°52.1′）
事故調査の経過	平成24年5月8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	旅客フェリー フェリー ^{ながさき} 長崎、1,867.80トン 124847、九州商船株式会社 79.76m×14.30m×9.30m、鋼 ディーゼル機関4基、5,001kW（合計）、昭和57年1月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成1年1月19日 免状交付年月日 平成20年2月6日 免状有効期間満了日 平成26年1月18日 一等航海士 男性 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年11月25日 免状交付年月日 平成21年2月4日 免状有効期間満了日 平成26年2月3日 甲板員A 男性 35歳 フォークリフト運転手 男性 39歳 フォークリフト運転技能講習修了証 修了証交付年月日 平成21年12月24日
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、一等航海士、甲板長、甲板員A及び甲板員Bほか12人が乗り組み、平成24年4月6日16時38分ごろ長崎港の岸壁に入船右舷着けで着岸したのち、荷役を行い、長崎県五島市福江港及び同県新上五島町奈良尾港で積載した車両を搬出したのち、2台のフ

	<p>オークリフトが、後進で車両甲板へのコンテナ搬入を開始した。</p> <p>本船は、荷役中、甲板長以下5人の甲板部乗組員が手分けし、車両甲板に搬入されたコンテナの置き場所をフォークリフトに指示したり、同甲板の掃除等を行ったりした。</p> <p>甲板員Aは、車両甲板船尾で‘鮮魚運搬車から流れ出た汚水を清水で洗い流す作業’（以下「洗浄作業」という。）のため、左舷船尾側壁の蛇口のホースを同甲板中央付近まで引き出して洗浄作業を開始した。</p> <p>最初に車両甲板に上がってきたフォークリフト（以下「本件フォークリフト」という。）の運転手は、同甲板右舷船尾にコンテナを降ろしたのち、同甲板左舷中央に止めた社用トラックからコンテナを降ろすため、同甲板中央までまっすぐ後進して直角に曲がり、船首方に本件フォークリフトの後部を向けたとき、甲板員Aが同フォークリフトの右後方にいたので、同人に接触することはないと思い、本件フォークリフトを後進させた。</p> <p>甲板員Aは、本件フォークリフトに背中を向けた姿勢で移動しながら洗浄作業をしていたところ、16時50分ごろ同フォークリフトと接触して転倒し、気が付いたら、仰向け状態で本件フォークリフトの右後輪に左下腿部をひかれていた。</p> <p>一等航海士は、本船の安全管理担当者であり、可動橋付近に立ち、船首ランプウェイを水平に保つために同橋の昇降調節を行い、安全を確保しながら積載車両の搬出を終え、車両甲板入口付近に移動した。</p> <p>一等航海士は、車両甲板入口にきたオートバイ1台と自転車1台の旅客2人に対し、荷役作業が落ち着くまでオートバイ等の車両甲板船尾への移動を控え、同入口付近で待機するよう指示していたとき、船尾方に視線を向けたところ、本件フォークリフトと倒れている甲板員Aを発見して駆け寄り、同フォークリフトの運転手に「下がらんか」と大声で伝え、そばに来た甲板長に救急車の手配を、甲板員Bには船長への報告をそれぞれ指示した。</p> <p>甲板員Aは、意識があり、救急車により病院に搬送され、左下腿開放骨折を負っており、緊急手術の上、約6週間の入院加療及び約3か月の休業を要する旨の診断を受けた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、出船係留の福江港及び奈良尾港で船尾側から搬入した車両等を船首側から搬出できるよう、長崎港では入船係留としていた。</p> <p>本船は、フォークリフト作業の効率化のため、フォークリフト2台が、陸上から搬入してきたコンテナを車両甲板船尾の右舷及び左舷の側壁寄りに降ろしたのち、社用トラックの運転手（以下「ドライバー」という。）が左舷中央に停車させた社用トラックに向かい、同ト</p>

	<p>トラックに積み込んできた次港（福江港及び奈良尾港）で荷揚げ予定のコンテナと長崎港に荷揚げするコンテナとを同トラックに積み替え、フォークリフトが本船と陸上の間を往復する回数を減らしていた。</p> <p>車両甲板は、各所に車両固定用フックを掛ける金具が溶接付けされて歩行等の移動に注意する必要があるものの、荷役中、天井蛍光灯に加え、シェルターと称する船尾ランプウェイ上方の別扉を開放して外光を取り入れ、フォークリフトの動き及び作業員の顔や動静等を確認できる明るさが保たれていた。</p> <p>本件フォークリフトの運転手は、ふだん、後方左右を確認しながら後進していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、長崎港の岸壁に着岸して荷役を行っていた際、車両甲板において、甲板員Aが洗浄作業中、本件フォークリフトが後進中、甲板員Aと本件フォークリフトが接触し、甲板員Aが転倒して左下腿をひかれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、本件フォークリフトに背を向けて移動し、洗浄作業に注意を向けていたことから、後進で接近して来る本件フォークリフトに気付かず、本件フォークリフトと接触したものと考えられる。</p> <p>本件フォークリフトの運転手は、車両甲板中央において後進で直角に曲がったとき、甲板員Aが本件フォークリフトの右後方にいたのを確認したので、甲板員Aに接触することはないと思ったことから、本件フォークリフトを後進させ、本件フォークリフトと甲板員Aが接触したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、長崎港の岸壁に着岸して荷役を行っていた際、車両甲板において、甲板員Aが本件フォークリフトに背を向けて移動して洗浄作業に注意を向け、また、本件フォークリフトの運転手が車両甲板中央において後進で直角に曲がったとき、甲板員Aが本件フォークリフトの右後方にいたのを確認したので、甲板員Aに接触することはないと思ったため、甲板員Aが後進していた本件フォークリフトと接触して転倒し、本件フォークリフトに左下腿をひかれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、臨時に安全会議を開催し、フォークリフトが後進していることが分かるよう、所有するフォークリフトの全て（長崎港の3台に加え、各支店分を含めて、合計18台）の運転席後方に黄色回転灯を取り付けたほか、ドライバーが、車両甲板での待機時間を利用し、社用トラックから同甲板に下りて周囲の状況に注意を払い、荷役作業中の甲板員やフォークリフト運転手に危険を知らせ</p>

	<p>るなどの同甲板上の安全確保措置を強化した。</p> <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">・車両甲板で荷役作業等に当たる甲板員は、周囲の状況を的確に把握し、作業中のフォークリフトの後方の死角に入らないなどにより、自ら安全確保に努めること。・フォークリフト運転手は、車両甲板では乗組員が作業を行っているので、フォークリフトの運転には注意すること。
--	---