

船舶事故調査報告書

平成24年2月2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 石 川 敏 行
委員 根 本 美 奈

事故種類	旅客負傷
発生日時	平成22年4月30日（金） 17時05分ごろ
発生場所	香川県土庄町家浦港 家浦港中央一文字防波堤西灯台から真方位180° 350m付近 （概位 北緯34° 29.3′ 東経134° 03.6′）
事故調査の経過	平成22年6月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 まりんあすかⅡ、15トン 293-24403香川、株式会社豊島フェリー ^{てしま} 11.81m (Lr) × 3.79m × 1.66m、FRP ディーゼル機関、566kW、平成3年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和60年6月7日 免許証交付日 平成17年5月24日 （平成22年6月6日まで有効） 補助者 女性 45歳 旅客A 女性 57歳
死傷者等	負傷 1人（旅客A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、家浦港で棧橋に係留して出港準備中、船長が、客室通路の床面に設けられた機関室出入口ハッチを開放して機関室内で作業を行っていた。 旅客Aは、乗船する旅客を迎えるために棧橋にいた補助者に対して乗船の可否を尋ね、乗船してよいとの返事を受けたので、乗船して客室内に入ったが、客室は照明灯が点灯されていなかった。 旅客Aは、客室内の構造に不案内であったものの、座席に向けて通路を歩行していたところ、平成22年4月30日17時05分ごろ、機関室出入口ハッチから約1m転落して顔面を強打し、上前歯折損、下顎裂傷及び腰部打撲傷を負った。 旅客Aは、本船で高松港に到着し、救急車で最寄りの病院に搬送され、手当を受けた。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2 海象：海上 平穏

<p>その他の事項</p>	<p>機関室出入口ハッチは、1辺の長さ約45cmの正方形であった。</p> <p>船長は、自らが機関室内での作業を行うに当たり、乗船する旅客を迎えるために棧橋にいた補助者に対し、同作業を行うことを伝えておらず、また、棧橋及び乗船口等に旅客の乗船を禁止する旨を伝えていなかった。</p> <p>補助者は、船長の許可を得ることなく、旅客Aに対して乗船を許可した。</p> <p>本船は、船体が大きく動揺していなかった。</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 なし なし</p> <p>本船は、家浦港で棧橋に係留中、客室通路の床面に設けられた機関室出入口ハッチが開放された状態であったことから、旅客Aが、このことに気付かずに客室通路を歩行し、同ハッチから機関室内に転落して負傷したものと考えられる。</p> <p>客室内は、歩行に支障が生じるほどの動揺はなかったものの、照明灯が点灯されてなく、暗い状態であったものと考えられる。</p> <p>船長は、機関室内での作業を行うに当たり、補助者に対し、旅客の乗船を禁止する旨を伝えていれば、補助者が旅客Aの乗船を許可せず、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が家浦港で棧橋に係留中、客室通路の床面に設けられた機関室出入口ハッチが開放された状態であったため、旅客Aが、このことに気付かずに客室通路を歩行し、同ハッチから機関室内に転落したことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</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"> ・ 船長は、作業により旅客を乗船させることができない場合、関係者にその旨を周知するとともに、必要に応じて乗船不可の掲示を行うこと。 ・ 船長の許可なくして旅客等の部外者を船内に立ち入らせないこと。 	