

船舶事故調査報告書

平成25年3月28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29日（日、祝日） 15時05分ごろ |
| 発生場所 | 福島県いわき市小名浜港1号ふ頭 いわき市所在の小名浜港三崎防波堤灯台から真方位341° 1, 100m付近 （概位 北緯36° 56.6′ 東経140° 54.3′） |
| 事故調査の経過 | 平成24年6月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか2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 | 遊覧船 ふえにつくす、118トン 132265、株式会社いわきダイクルーズ 25.50m×8.30m×2.40m、鋼 ディーゼル機関2基、1,213kW（合計）、平成4年3月7日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 68歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年7月8日 免状交付年月日 平成19年9月18日 免状有効期間満了日 平成25年7月7日 機関長 男性 67歳 二級海技士（機関） 免許年月日 昭和47年3月31日 免状交付年月日 平成22年8月11日 免状有効期間満了日 平成27年8月10日 |
| 死傷者等 | 重傷 1人（機関長） |
| 損傷 | なし |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、旅客47人を乗せ、小名浜港1号ふ頭西側岸壁に左舷着けで着岸中、同岸壁からのタラップを離し、甲板員が船首で、機関長が船尾でそれぞれ出港配置に就いた。 本船は、船長が出港の合図を出し、甲板員が船首甲板の左舷船首側フェアリーダーを通した岸壁からの船首係留索を放し、船長が右舷主 |

| | |
|---------------|---|
| | <p>機を後進及び左舷主機を中立とし、左舷船首側が岸壁から離れ始めた。</p> <p>本船は、船尾甲板の左舷側デッキエンドローラーを通した岸壁からの船尾係留索を左舷船尾側ボラードの船尾側係柱（以下「左舷船尾側係柱」という。）に、左舷側デッキエンドローラーを通した岸壁からのスプリングライン（以下「本件係留索」という。）を同ボラードの船首側係柱（以下「左舷船首側係柱」という。）にそれぞれ掛けていた。</p> <p>機関長は、船尾係留索が緩んだので、左舷船尾側係柱から外し、左舷船尾上方の船尾方向きに設置された集音マイクを通して同係留索を外した旨を船長に伝えた。</p> <p>船長は、本船が離岸できる角度まで左舷船首が岸壁から離れたので、右舷主機の後進を止め、本件係留索を放す指示を機関長に出し、僅かに両舷主機を前進させてから中立とした。</p> <p>機関長は、緊張していた本件係留索が緩んだので、左舷船首側係柱から外し、船長へ報告したが、本件係留索の先に取り付けたロープ（以下「本件ロープ」という。）が左舷船尾側係柱に引っ掛かっていたことに気付かなかった。</p> <p>船長は、機関長から報告を聞いて両舷主機を前進とした。</p> <p>機関長は、船尾係留索及び本件係留索が船外へ出ていく状況を左舷船尾側ボラード付近に近づいて見ていたところ、左舷船尾側係柱と同係柱に掛かった本件ロープとの間に右足を踏み入れていたことに気付かず、本船が前進して本件ロープが船外に出ていくとともに緊張し、平成24年4月29日15時05分ごろ機関長の右足が本件ロープと左舷船尾側係柱との間に挟まれた。</p> <p>機関長は、尻持ちをつき、本件ロープを見て機関を停止する旨を叫んだが、船長からの応答がなく、本船が前進を続け、緊張した本件ロープが切れたので、右足が開放された。</p> <p>機関長は、右足がしびれていたが、痛みを感じず、歩いて操舵室に戻り、負傷したことを船長に伝えた。</p> <p>本船は、船長が船舶所有者の事務所に病院の手配を依頼し、観光遊覧を終えて小名浜港1号ふ頭西側岸壁に着いたのち、次の便の運航を中止した。</p> <p>機関長は、病院に搬送され、右腓骨骨折と診断された。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約3.0m/s</p> <p>海象：海上 平穏</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、平成23年東北地方太平洋沖地震の影響で運航を中断していたが、平成24年4月25日に運航が再開された。</p> <p>本船は、本事故当日から、10時00分発から16時00分発までの7便の運航を行うこととしており、小名浜港内の観光遊覧の運航を</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>行くと1航海約50分であった。</p> <p>本船は、本事故時、6便目の運航であった。</p> <p>本件係留索は、直径約50mm、長さ約5mであり、岸壁の前面に先端を取り付けられていた。</p> <p>本件ロープは、直径約20mm、長さは約6mであった。</p> <p>船舶所有者は、係留索の回収を容易にするため、本船が着岸中、係留索の先に取り付けたロープを岸壁上のハンドレールに結び、本船出港後、そのロープを引っ張って海面に放たれた係留索を岸壁側に引き寄せるようにしていた。</p> <p>運航管理者は、本事故時、係留索を回収する作業を行うために岸壁で左舷船尾を見ていたところ、機関長が、倒れたのが分かったが、本件ロープが緊張して切れた後、立ち上がっていつものように歩いているように見えた。</p> <p>機関長は、船尾係留索及び本件係留索を外した後、両係留索がデッキエンドローラーで束となっている状況から、同ローラーで詰まると思い、左舷船尾側ボラード付近に近づいて見ており、以前は船外に出ていく両係留索を足で押すことがあった。</p> <p>機関長は、作業着、安全靴及び軍手を着用していたが、ヘルメットを着用していなかった。</p> <p>機関長の健康状態は、良好であった。</p> |
| <p>分析</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>なし</p> <p>本船は、小名浜港1号ふ頭西側岸壁において離岸作業中、機関長が、本件係留索を左舷船首側係柱から外したのち、本件係留索が船外に出ていく状況を左舷船尾側ボラード付近に近づいて見ていたところ、左舷船尾側係柱と同係柱に掛かった本件ロープとの間に右足を踏み入れていたことから、本船が前進して本件ロープが船外に出ていくとともに緊張し、右足が左舷船尾側係柱と本件ロープとの間に挟まれたことにより負傷したものと考えられる。</p> <p>機関長は、本件係留索を左舷船首側係柱から外すことに注意を向けていたことから、本件ロープが左舷船尾側係柱に引っ掛かっていたことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>機関長は、本件係留索を左舷船首側係柱から外したのち、本件係留索がデッキエンドローラーで詰まると思い込み、左舷船尾側ボラード付近に近づいて見ていた可能性があると考えられる。</p> <p>機関長は、本事故時、機関を停止する旨を叫んだが、集音マイクの方角に向いて声を出していなかったことから、集音マイクが声を拾えなかっ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、小名浜港 1 号ふ頭西側岸壁において離岸作業中、機関長が、本件係留索を左舷船首側係柱から外したのち、本件係留索が船外に出ていく状況を左舷船尾側ボラード付近に近づいて見ていたところ、左舷船尾側係柱と同係柱に掛かった本件ロープとの間に右足を踏み入れていたため、本船が前進して本件ロープが船外に出ていくとともに緊張し、右足が左舷船尾側係柱と本件ロープとの間に挟ま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>船舶所有会社は、本事故後、作業員が作業場所を十分に確認すること、船長と船尾甲板の作業員との連絡を密にすること、及び陸上の作業員が船尾甲板の作業員を監視することとする対策を採った。</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"> ・ 出港作業の際、係留索及び係留索に付けたロープの内側に足を入れないこと。 |