

船舶事故調査報告書

平成27年8月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	旅客負傷
発生日時	平成27年3月23日 18時10分ごろ
発生場所	熊本県天草市御所浦漁港（本郷地区） 御所浦港本郷北防波堤灯台から真方位153° 320m付近 （概位 北緯32° 20.30′ 東経130° 20.24′）
事故調査の経過	平成27年4月13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 フェリーごしょうら、132トン 136441、共同フェリー株式会社（A社） 37.47m×8.30m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、551kW、平成13年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成16年12月27日 免状交付年月日 平成26年2月18日 免状有効期間満了日 平成31年12月26日 機関長 男性 48歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成12年12月1日 免状交付年月日 平成22年11月26日 免状有効期間満了日 平成27年11月30日 旅客A 女性 25歳
死傷者等	軽傷 1人（旅客A）
損傷	本船 ブルカン継ぎ手（御所浦側）に破断、御所浦側右側防舷材に曲損 棧橋 なし
事故の経過	本船は、両頭船であり、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、旅客8人を乗せ、車両5台を積載し、船長が操船して御所浦漁港（本郷地区）の浮き棧橋に着積しようとした際、前進行きあしがあったので御所浦側（後進側）のプロペラ翼を極微速力前進にかけたが、同プロペラ翼が回らず、平成27年3月23日18時10分ごろ、約3.5ノ

ットの速力で浮き棧橋に接触した。(写真1参照)

御所浦漁港（本郷地区）の浮き棧橋



写真1 本船の御所浦漁港着棧状況

旅客Aは、左腕で幼児を抱え、進行方向の右側にある昇降用の階段の最上段付近で着棧を待っていたところ、着棧時の衝撃で同階段の中段踊り場付近に転落して両膝をつき、右手でハンドレールの支柱を握って身体を支えた。(写真2参照)

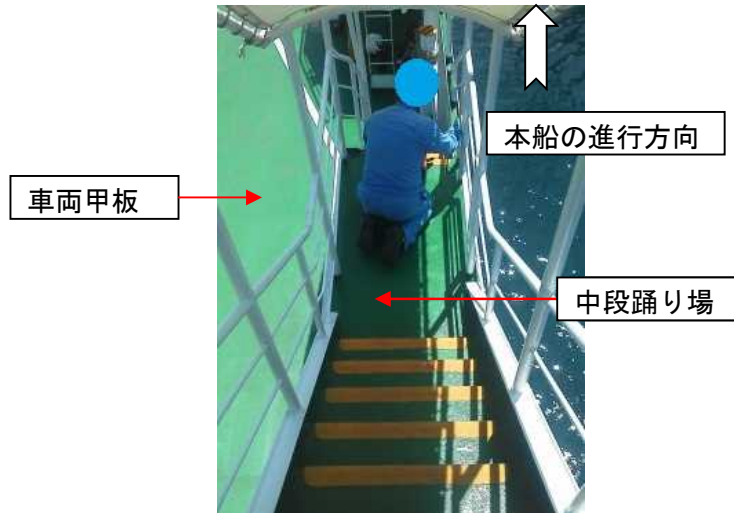


写真2 旅客Aの転倒状況

機関長は、船長から後進側のプロペラ翼が回らない旨の連絡を受けた直後、着棧時の衝撃を感じるとともに、進行方向の左側前方にある機関室出入口から白煙が噴出しているのを見たので、点検したところ、‘主機に接続した御所浦側のブルカン継ぎ手’（ブルカン高弾性RATO-S 継ぎ手、以下「本件継ぎ手」という。）付近でゴムの焼ける臭いに気付き、ゴム片が飛び散っているのを視認した。(写真3、写真4参照)

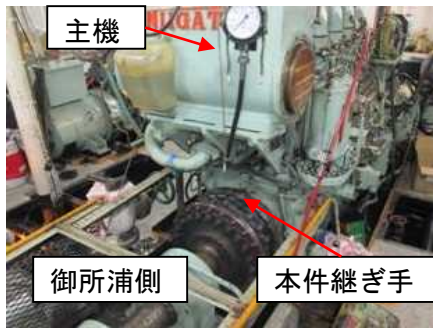


写真3 本件継ぎ手の取付位置 写真4 破断して2分割した本件継ぎ手（本来一体物）

旅客Aは、自力で下船したものの、その後、病院へ行き、頭部打撲、頸椎捻挫、左前腕打撲傷及び右膝打撲擦過傷と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好
海象：海上 平穏

その他の事項

旅客Aは、A社が運航する旅客船に20年以上乗っており、着棧するまで椅子に腰を掛けておくようにとの船内放送は聞いていたが、着棧前に昇降用の階段付近に立ち、着棧するのを待っていても、これまで乗組員から着棧するまで椅子に腰を掛けておくように注意されたことはなかった。

本船は、御所浦漁港（本郷地区）と天草市棚底港間を運航する両頭船で、それぞれの進行方向にプロペラ翼及び舵が装備され、プロペラ翼切替スイッチ（「御所浦」、「通常」、「棚底、大道」）をふだんは「通常」位置とし、「御所浦」側及び「棚底、大道」側のそれぞれのプロペラ翼のどちらかを前進側の回転で使用していた。

本船は、プロペラ翼切替スイッチを「通常」位置とし、御所浦漁港（本郷地区）へ航行する際、操縦レバーを、「御所浦」側にすれば棚底側のブルカン継ぎ手が嵌合して前進し、「棚底、大道」側にすれば本件継ぎ手が嵌合して後進するようになっていた。（図1、写真5参照）

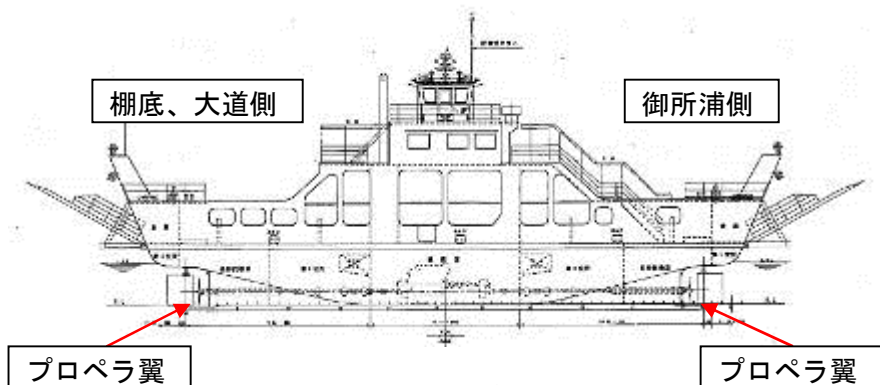
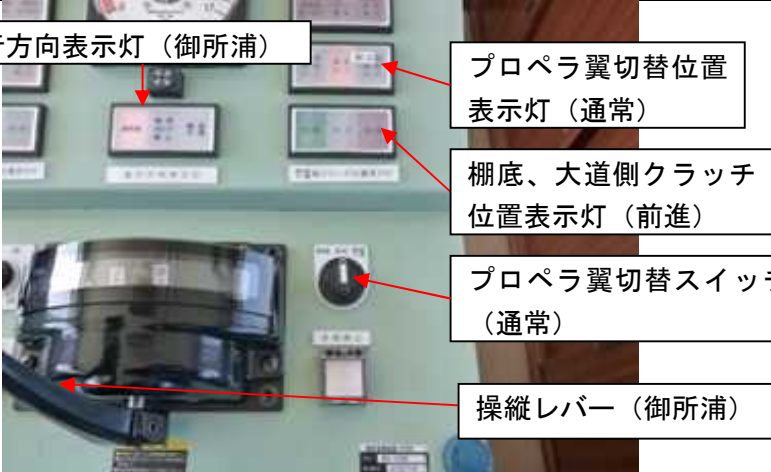


図1 本船一般配置図

	 <p>写真5 本船遠隔操縦盤（御所浦漁港（本郷地区）向け航行中）</p> <p>本件継ぎ手は、継ぎ手製造業者が各部の許容限度を定め、許容限度を超える場合に新替えの措置が推奨されていた。</p> <p>本件継ぎ手は、船舶修理業者が、平成23年に中古品を取り付け、平成25年に開放整備を行い、それぞれの計測値が許容限度内であることを確認し、その後は船内で目視による検査のみが乗組員により行われていた。</p> <p>船長は、プロペラ翼切替スイッチを「通常」位置のみで使用し、「御所浦」及び「棚底、大道」に切り替えての訓練を定期的に行っておらず、御所浦側のプロペラ翼が回らなくなった際、同切替スイッチを「棚底、大道」に切り替えて後進にかけようとしたことを思い付かなかった。</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・海象等の関与</p> <p>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、御所浦漁港（本郷地区）において、前進行きあしが残った状態で着棧した際、旅客Aが昇降用階段の最上部付近に立っていたことから、着棧時の衝撃で同階段の中段踊り場付近に転落し、頭部打撲、頸椎捻挫、左前腕打撲傷及び右膝打撲擦過傷を負ったものと考えられる。</p> <p>旅客Aは、着棧するまで椅子に腰を掛けておくようとの船内放送を聞いていたが、乗組員から直接注意されることがなかったことから、昇降用階段の最上部付近に立っていたものと考えられる。</p> <p>本船は、御所浦漁港（本郷地区）に着棧しようとした際、本件継ぎ手が破断したことから、御所浦側のプロペラ翼が回らず、前進行きあしが残った状態で着棧したものと考えられる。</p> <p>本件継ぎ手は、許容限度を超えて使用されていたことから、破断して御所浦側のプロペラ翼が回らなかった可能性があると考えられるが、平成25年の開放整備後は目視の検査のみが行われており、破断</p>

	するに至った状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が、御所浦漁港（本郷地区）において、前進行きあしが残った状態で着棧した際、旅客Aが昇降用階段の最上部付近に立っていたため、着棧時の衝撃で同階段の中段踊り場付近に転落したことにより発生したものと考えられる。
参考	<p>本事故後、A社は次の再発防止及び被害の軽減策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ A社は、昇降用階段の最上段部に安全ロープを設置し、安全ロープの取付け及び取り外しを乗組員が行うようにした。 ・ 乗組員が、着棧直前に客室を回り、旅客に対して着棧するまで椅子に腰を掛けておくように注意を促すようにした。 ・ 乗船時に旅客に対して、着棧時の注意事項を記載した印刷物を配布するようにした。 ・ ブルカン継ぎ手の開放検査を、継ぎ手製造業者に入渠ごとに行わせるようにした。 <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"> ・ 応急時のマニュアルを作成し、訓練を実施して応急時の対応ができるようにすることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

