

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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	乗組員負傷
発生日時	平成27年3月9日 08時05分ごろ
発生場所	鹿児島県瀬戸内町与路港 待網埼灯台から真方位245° 10.2海里付近 （概位 北緯28° 02.55′ 東経129° 10.09′）
事故調査の経過	平成27年3月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	貨客船 せとなみ、85トン 136883、瀬戸内町 32.80m×6.20m×2.62m、鋼 ディーゼル機関2基、1,472kW（合計）、平成14年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 29歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成24年8月9日 免状交付年月日 平成24年8月9日 免状有効期間満了日 平成29年8月8日 甲板員 男性 43歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成26年12月17日 免状交付年月日 平成26年12月17日 免状有効期間満了日 平成31年12月16日
死傷者等	重傷 1人（甲板員）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、機関長、甲板員及び機関員ほか1人が乗り組み、平成27年3月9日07時50分ごろ与路港の岸壁に左舷着けで着岸し、軽自動車（ワンボックス型）を積み込むために、船尾部の可動甲板（2.5m×5.2m）を岸壁の高さに合わせて上昇させ、可動甲板の左舷側に取り付けられたランプウェイ（2.6m×2.5m）を本船と岸壁の間に渡した。 乗組員4人は、フード付きの雨合羽、ヘルメット及び手袋を着用して長靴を履き、可動甲板の右舷船首側に船長（作業指揮）、右舷船尾

	<p>側に甲板員、左舷船首側に機関長がそれぞれ配置につき、機関員がリモコンの操作に当たった。</p> <p>機関員は、軽自動車ランプウェイを自走して渡り、可動甲板の所定位置に停止した後、ランプウェイを格納し、船長等に「下ろすよ」と声を掛けてリモコンの可動甲板の下降ボタンを押した。</p> <p>甲板員は、軽自動車の右前輪に木製の車止めをかませた後、船首方を向き、両手で固縛用チェーンを持ち、下降する可動甲板上の軽自動車に向けて身を乗り出したところ、08時05分ごろ左足先が後部甲板と下降して来た可動甲板との間に挟まれた。</p> <p>甲板員は、海上タクシー、救急船等乗り継いで病院に搬送され、左足先開放骨折と診断された。</p> <p>船舶所有者は、船長から本事故発生報告を受けて海上保安庁に本事故発生通報を行った。</p> <p>(写真1～写真4参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 本船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 展張中のランプウェイ</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真3 車両搭載前の状況</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真4 甲板員が左足先を挟まれた状況（本事故当時は、長靴を履いていた。）</p> </div> </div> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 西北西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員は、フェリーに甲板員として約23年間乗り組み、平成26年1月に瀬戸内町が運営する定期船の乗組員として採用され、本船には本事故発生当日に乗り組んだ。</p> <p>船長等は、瀬戸内町が運営する定期船の乗組員が互いに積み込み作業を手伝うことがあったので、甲板員が可動甲板使用時の作業要領を知っているものと思われ、甲板員の行動を気に掛けていなかった。</p> <p>甲板員は、本船での車両の固縛作業が初めてであり、搭載車両の固</p>

	<p>縛作業に気を取られ、左足先が後部甲板から可動甲板側に踏み出していることに気付かなかった。</p> <p>搭載車両の固縛作業は、固縛用チェーンの一端のフックを可動甲板の隅にあるアイプレートに掛け、他端のフックを車両のディスクホイールに掛けた後、ターンバックルで締め付けるものであった。</p> <p>甲板員は、雨合羽のフードをかぶっていて機関員の声に気付かなかったのではないかと、本事故後に思った。</p> <p>甲板員は、安全靴を履いていなかった。</p> <p>本船では、リモコンを操作して可動甲板を下降させる際、ふだんから可動甲板から離れるように他の乗組員に注意をしていなかった。</p> <p>船舶所有者は、作業基準に可動甲板使用時の作業要領等を定めていなかった。</p> <p>本船の可動甲板等の縁には、不注意によって危険が起こるおそれがあることに注意を促す警告標識（船員労働安全衛生規則（昭和39年運輸省令第53号）に定められた安全標識の一つ）が施されていないかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、与路港において、車両を搭載した可動甲板を下降中、甲板員が、搭載車両の固縛作業に気を取られ、左足先を後部甲板から可動甲板側に出していたことから、左足先が両甲板に挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、本事故当日に本船に乗船したことから、搭載車両の固縛作業に気を取られていた可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員は、船舶所有者が本船における車両搭載時の作業基準を作成せず、また、船員労働安全衛生規則に定められた安全措置を講じていなかったことから、適切な保護具を使用せず、下降中の可動甲板に近寄る等をし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、与路港において、車両を搭載した可動甲板を下降中、甲板員が、搭載車両の固縛作業に気を取られ、左足先を後部甲板から可動甲板側に出していたため、左足先が両甲板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>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 車両搭載時の作業基準を作成すること。 ・ 船員労働安全衛生規則に定められた安全措置を講じること。 ・ 甲板作業に従事するときは、必要な保護具を使用させること。

付図1 事故発生場所概略図

