

船舶事故調査報告書

平成28年9月1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

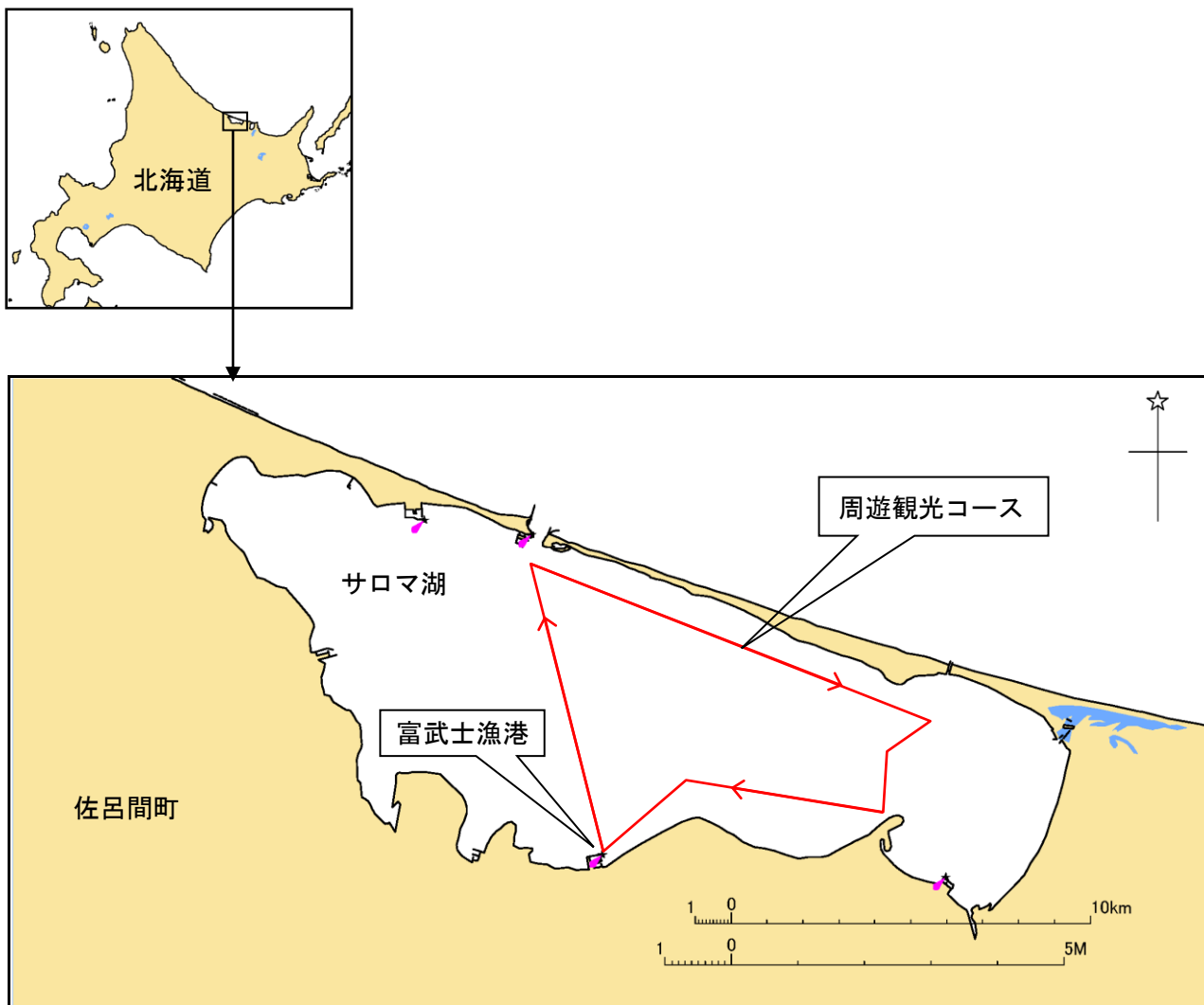
事故種類	旅客負傷
発生日時	平成27年10月7日 15時00分ごろ
発生場所	北海道佐呂間町富 ^{きろま} 武 ^{とつぶし} 士漁港 富 ^{きろま} 武 ^{とつぶし} 士港北防波堤灯台から真方位186°280m付近 (概位 北緯44°05.8′ 東経143°48.4′)
事故の概要	旅客船アザラシは、僚船に横着け中、下船する旅客が回転したタラップから落下して負傷した。
事故調査の経過	平成27年12月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船 アザラシ、5トン未満 200-23922 北海道、株式会社北見自動車検査センター 10.07m (Lr) × 2.75m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、平成5年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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53年5月26日 免許証交付日 平成25年2月5日 (平成30年3月17日まで有効) 運航管理者 男性 68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 平成元年12月22日 免許証交付日 平成26年3月3日 (平成31年12月21日まで有効) 旅客A 女性 60歳
死傷者等	軽傷 1人（旅客A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約16℃
事故の経過	本船は、株式会社サロマ湖アザラシ観光船（以下「運航会社」という。）が運航する旅客船で、船長が1人で乗り組み、旅客Aほか旅客3人及び船長の家族4人を乗せ、富 ^{きろま} 武 ^{とつぶし} 士漁港を出港してサロマ湖周遊

	<p>観光に向かった。</p> <p>船長は、約1時間の周遊観光を終え、平成27年10月7日14時55分ごろ、定係岸壁に係留している僚船の左舷側に本船の左舷側を横着けし、係留索を取り終えた後、本船の船首部舷側と僚船の船尾部舷側を^{また}跨いで僚船の手すりをつかみ、旅客に下船の準備が整ったことを伝えた。</p> <p>旅客Aは、本船から僚船に移乗して僚船の後部甲板に置かれたタラップ用階段を上り、列の先頭でタラップを渡り始めたところ、タラップが右方に回転し、15時00分ごろ、岸壁と僚船との約1mの隙間に落下した。</p> <p>船長は、本船に残った家族の方に視線を向けていたとき、「落ちた」という声で振り向いて本事故の発生を知り、他の旅客の協力を得て意識を失って海面に浮いていた旅客Aを僚船に引き揚げた。</p> <p>船長は、意識を取り戻した旅客Aを自宅まで運び、シャワーを浴びさせ、着替えさせた後、救急車を手配し、北海道北見市内の病院まで搬送した。</p> <p>旅客Aは、診察の結果、後日、左肋骨骨折、^{けいつい}頸椎捻挫等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生場所概略図：拡大、付図3 事故発生状況図、付図4 推測される本事故発生時のタラップの状況、写真1 本船と岸壁の状況、写真2 僚船の状況参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、知人である運航会社の運航管理者からの口頭による依頼を受け、平成23年ごろから年間5～6回、本船を運航していた。</p> <p>運航管理者は、ふだん、自ら船長として本船を運航していた。</p> <p>運航会社は、本船のほかにもう1隻の旅客船を運航しており、本事故当日は、僚船を定係岸壁に右舷横着けさせ、岸壁と本船との間の浮き棧橋として使用していた。</p> <p>運航管理者は、本事故当日、旅客からの問合せ電話により運航予約が入っていることを思い出し、急きょ、富武漁港近隣に居住する船長に本船の運航を依頼した。</p> <p>運航管理者は、船長に対し、安全管理規程に基づく安全教育を実施していなかった。</p> <p>運航管理者は、本事故発生時、事業許可申請書に記載された措置のうち、次の事項を実施させていなかった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客の乗降施設については、タラップ用階段及びタラップの手すりを連結ロープで結ぶこと。 ・タラップについては、落下防止ネットを設備すること。 ・旅客の乗降時については、岸壁に1人、船内に2人の作業員を配置して旅客の誘導補助に当たること。

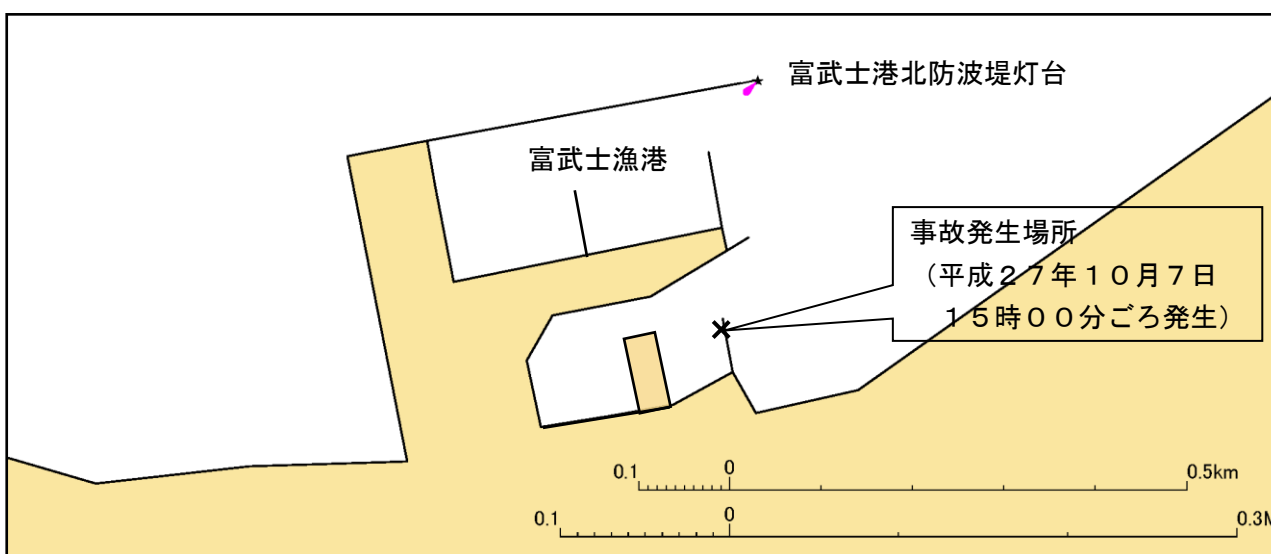
	<p>旅客Aは、タラップを渡り始めたとき、タラップが右方に回転することに気付き、まずい、と思った時点から救助されて岸壁上を歩いていることに気付くまでの間の記憶を喪失していた。</p> <p>タラップは、長さ約1.65m、幅約0.50mで、両側に高さ約0.80mの手すりが設けられ、岸壁側の端部から約0.32mの底面にローラが2個装備されていた。</p> <p>僚船が係留されていた岸壁上には、先端に約0.20m四方の凹部が4か所設けられ、同凹部の内側には係船環が設置されていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、富武士漁港において、岸壁に係留した僚船に横着け中、旅客Aが、僚船を経由して下船する際、タラップが右方に回転したことから、岸壁と僚船との隙間に落下して負傷したものと考えられる。</p> <p>旅客Aがタラップを渡り始めた際、タラップ底面右側のローラが岸壁先端部の凹部上に位置していたこと、及びタラップ用階段とタラップの手すり同士が連結ロープで結ばれていなかったことから、タラップが右方に回転した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>運航管理者は、安全管理規程に基づく安全教育を実施していなかったことから、タラップ用階段及びタラップの手すりを連結ロープで結ぶ措置が採られていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、富武士漁港において、岸壁に係留した僚船に横着け中、旅客Aが、僚船を経由して下船する際、タラップが右方に回転したため、岸壁と僚船との隙間に落下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>本事故発生後、運航管理者は北海道運輸局から指導を受け、以下の是正措置を回答した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全管理規程に規定された作業基準中、船長と作業員の作業内容を見直すこととした。 ・タラップのロックが外れた場合においても旅客が転落することのないよう、連結ロープの固縛を確実にすることとした。 ・乗下船時、旅客に対する注意喚起を確実に実施することとした。 ・運航管理者を始めとする全職員に対し、安全教育を実施することとした。 <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"> ・運航管理者は、安全管理規程を熟知し、同規程に基づいて運航するよう努めるほか、日頃から現状と規程上の相違を把握し、常に

	<p>旅客の安全確保を前提とし、実行可能な体制となるよう、定期的に同規程の見直しを実施すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 旅客船の船長は、安全管理規程を熟読し、同規程に基づいた運航等を徹底すること。
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

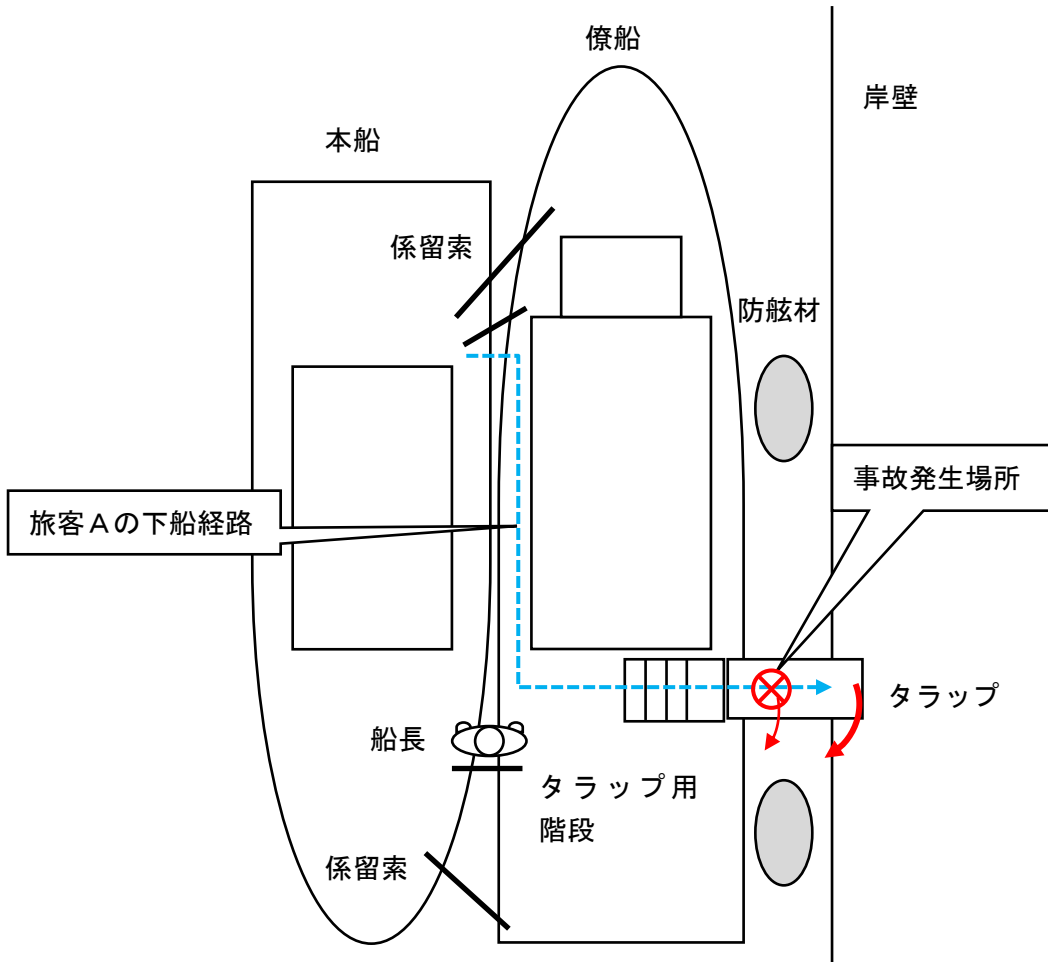
付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生場所概略図：拡大



付図3 事故発生状況図



付図4 推測される本事故発生時のタラップの状況

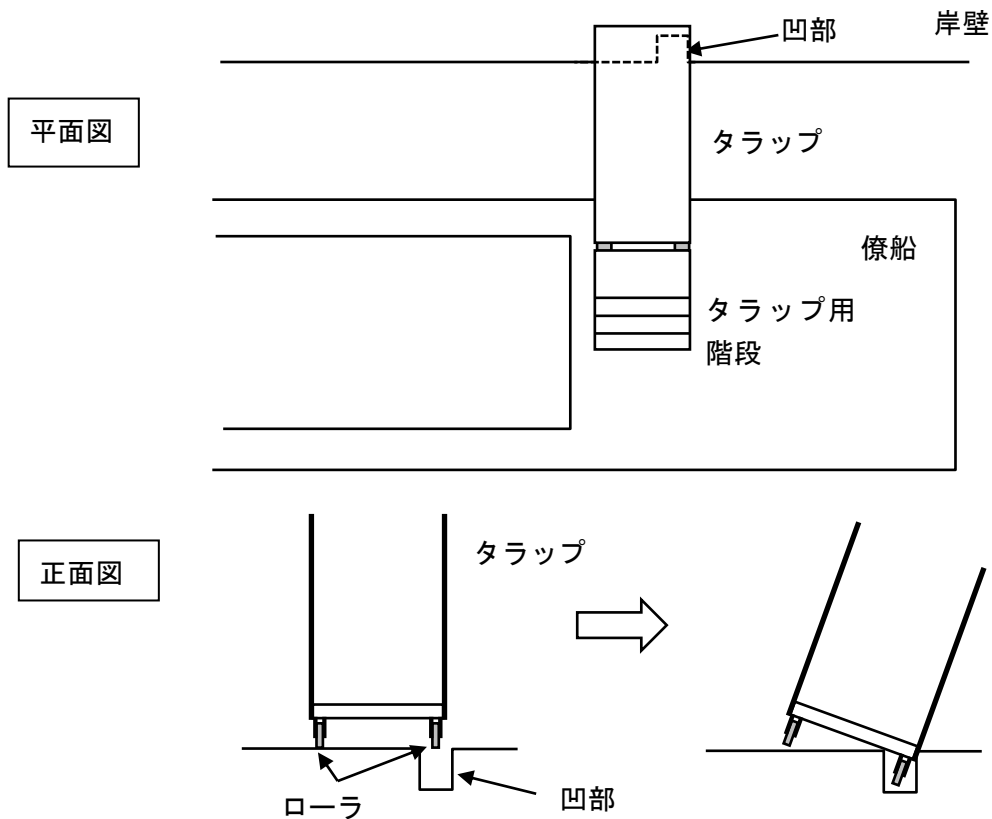


写真1 本船と岸壁の状況



写真2 僚船の状況

