

船舶事故調査報告書

平成29年8月31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28年11月11日 18時25分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水港 清水港江尻船だまり北防波堤灯台から真方位179°980m付近 (概位 北緯35°00.5′ 東経138°29.9′)
事故の概要	フェリー富士は、着岸作業中、乗組員1人が負傷した。
事故調査の経過	平成28年11月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	フェリー 富士、1,554トン 140169、鈴與株式会社（船舶所有者）、株式会社エスパルス ドリームフェリー（船舶借入人、A社） 83.0m×14.0m×8.19m、鋼 ディーゼル機関、5,148kW、平成17年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年5月25日 免状交付年月日 平成25年11月18日 免状有効期間満了日 平成31年2月7日 機関士 男性 42歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成6年4月13日 免状交付年月日 平成28年4月28日 免状有効期間満了日 平成33年4月27日
死傷者等	重傷 1人（機関士）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 0.1m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 95cm
事故の経過	本船は、清水港と静岡県伊豆市土肥港を結ぶ定期航路のフェリーであり、船長及び機関士ほか7人が乗り組み、旅客10人及び車両等5台を乗せ、平成28年11月11日、清水港に入港し、船首指揮者の航海士（以下「航海士A」という。）、1人の航海士（以下「航海士

B」という。)及び機関士が船首配置につき、清水港駿河湾フェリー乗り場で着岸作業を行っていた。

本船は、機関士が最初にスプリングラインを、航海士Bが1本目のヘッドラインを送った後、岸壁のビットにそれぞれの係留索を取り、航海士Aが係船機の制御スタンドで操作してそれぞれの係留索を巻き込んでいた。

機関士は、甲板上に用意した‘2本目のヘッドライン’(直径約60mmの化学繊維製索、以下「本件ライン」という。)を、左舷側のフェアリーダのローラを介して岸壁へ送る際、自重で落下する本件ラインを右足で抑制しながら送っていたところ、18時25分ごろ、本件ラインの擦れ止めの端部が右足に当たり、その弾みで右足が同フェアリーダのローラに当たった。

機関士は、着岸作業終了後、痛みを感じながら帰宅したが、痛みが一層ひどくなったので、病院で救急受診し、右足関節内果骨折と診断され、同病院で手術を受けて約2週間入院し、約2～3週間の通院加療及び全治約3か月と診断された。(図1、写真1参照)

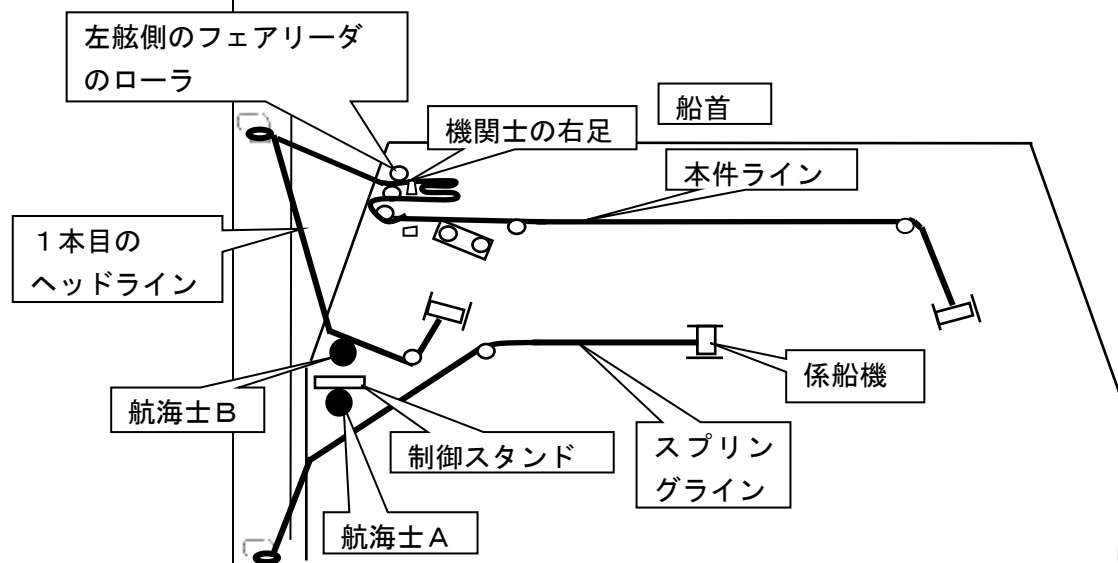


図1 本船の船首配置の状況

	<div data-bbox="544 170 986 215" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">左舷側のフェアリーダのローラ</div>  <div data-bbox="927 595 1118 629" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">本件ライン</div> <div data-bbox="799 674 1002 707" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">擦れ止めの端</div> <p data-bbox="644 736 1426 864">写真1 左舷側のフェアリーダ及び本件ラインの状況 (本事故当時の本件ライン先端部のアイは船首側及び中央のローラの間から出されていた)</p>
<p data-bbox="196 887 363 913">その他の事項</p>	<p data-bbox="549 887 1426 965">本船は、左舷側のフェアリーダから清水港の岸壁までの高さが約5.5mであった。</p> <p data-bbox="549 983 1426 1155">本件ラインは、フェアリーダに接触する部分に擦れ止めとして、二重組討ちロープの外層部分を被せていたので、擦れ止めの端部には段差が生じており、先端部のアイから擦れ止めの端部までの長さが約4mであった。</p> <p data-bbox="549 1173 1426 1346">船首配置の乗組員は、係留索を送り出す際、岸壁にいる綱取りの作業員が同索を取り込みやすいように、足で抑えたり離したりしながら係留索が自重で落下する速度を調節して岸壁に降ろし、同作業員に同索を送っていた。</p>
<p data-bbox="165 1368 225 1395">分析</p> <p data-bbox="196 1413 448 1585">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 data-bbox="549 1413 603 1440">あり</p> <p data-bbox="549 1458 603 1485">なし</p> <p data-bbox="549 1503 603 1529">なし</p> <p data-bbox="549 1547 1426 1727">本船は、着岸作業中、船首配置の機関士が、自重で落下する本件ラインを右足で抑えようと本件ラインの上に右足を乗せていたことから、右足に擦れ止めの端部が当たり、その弾みで右足がフェアリーダのローラに当たって負傷したものと考えられる。</p>
<p data-bbox="165 1751 225 1778">原因</p>	<p data-bbox="549 1751 1426 1924">本事故は、本船が、着岸作業中、船首配置の機関士が、自重で落下する本件ラインを右足で抑えようと本件ラインの上に右足を乗せていたため、右足に擦れ止めの端部が当たり、その弾みで右足がフェアリーダのローラに当たったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p data-bbox="165 1946 225 1973">参考</p>	<p data-bbox="576 1946 1123 1973">本事故後、A社は、次の改善措置を採った。</p> <ul data-bbox="576 1991 1426 2065" style="list-style-type: none"> ・ロープの危険性について乗組員に再教育するとともに、係留索を繰り出すときにロープから離れることを再徹底した。

	<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">・ 甲板上にある係留索を繰り出す際は、足下などに注意し、みだりに係留索に触れないこと。
--	---