

## 船舶事故調査報告書

平成31年2月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成30年4月13日 11時15分ごろ
発生場所	熊本県天草市鬼池港 <small>あまくさ おにいけ</small> 鬼池港防波堤A東灯台から真方位230°520m付近 （概位 北緯32°32.8′ 東経130°11.2′）
事故の概要	旅客船フェリーあまくさIIは、着岸作業中、岸壁に衝突した。 フェリーあまくさIIは、旅客1人及び船内清掃員1人が負傷し、船首部可動橋受到に凹損を生じ、また、岸壁は、保護設備の緩衝材に欠損を生じた。
事故調査の経過	平成30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	旅客船 フェリーあまくさII、620トン 142505、島原鉄道株式会社（A社） 48.35m×13.00m×3.20m、鋼 ディーゼル機関2基、1,176kW（合計）、平成27年7月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年12月19日 免状交付年月日 平成28年5月11日 免状有効期間満了日 平成33年5月10日 機関員A 男性 23歳 四級海技士（機関）（履歴限定、機関限定） 免許年月日 平成26年12月1日 免状交付年月日 平成26年12月1日 免状有効期間満了日 平成31年11月30日
死傷者等	軽傷 2人（旅客、船内清掃員）
損傷	本船 船首部可動橋受到に凹損 岸壁 保護設備の緩衝材に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び機関員Aほか4人が乗り組み、旅客44人、船内

	<p>清掃員 1 人及び A 社社員 1 人を乗せ、車両 19 台を積載し、平成 30 年 4 月 13 日 10 時 45 分ごろ鬼池港に向けて長崎県南島原市<small>みなみしまばら</small>口之津港<small>くちの</small>を出港した。</p> <p>本船は、11 時 11 分ごろ鬼池港防波堤 A 東灯台北東方 200 m 付近で、船長が、操舵室右舷前部で操舵リモコンによって操船に当たり、機関員 A を機関操作につかせ、‘完全に着岸するまで座席を立たないように注意を喚起した放送’（以下「注意喚起放送」という。）を行い、約 10 ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、鬼池港の専用岸壁に向けて南南西進した。</p> <p>本船は、船長が、機関員 A に主機の減速を指示して、専用岸壁へ向けて右転を始め、11 時 13 分ごろ、ふだんどおりの入船右舷着ける専用岸壁に平行となる約 275° の針路となったところで定針した。</p> <p>本船は、専用岸壁に近くなったところで主機を中立運転とし、船長が、機関員 A に後進を指示したところ、機関員 A から復唱がなく、再び後進を指示したが、機関員 A が主機の操作を行わなかったため、急いで機関員 A のところへ駆け付け、主機を後進に操作したが、11 時 15 分ごろ約 2 kn の前進行きあしの状態で、船首部が専用岸壁に設置された保護設備に衝突した。</p> <p>本船は、船首及び船尾の係留索を取って専用岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、A 社担当者に本事故の発生を連絡するとともに、旅客等の負傷状況及び車両の損傷状況を確認したところ、車両甲板のバス内で立っていた旅客 1 人（以下「旅客 A」という。）及び遊歩甲板後方で清掃作業を行っていた船内清掃員が転倒して負傷したことを知った。</p> <p>旅客 A は、後日、長崎県佐世保市の病院で、頸椎<small>けいつい</small>及び腰部捻挫、右肘頭<small>ちゅう</small>、胸部及び両下腿打撲<small>かたい</small>と診断された。</p> <p>船内清掃員は、下船後、腰の痛みを訴え、病院で受診した。</p> <p>（付図 1 航行経路図、付図 2 一般配置図（旅客等及び乗組員位置図）、付表 1 AIS 記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、機関員 A の方を向いて再び主機の後進を指示した際、機関員 A が身体に異常を発症した様子を認めた。</p> <p>船長は、機関員 A の入社後、本事故発生時までに本船で機関操作を行う際、機関員 A が身体に異常を発症した様子を認めたことはなかった。</p> <p>機関員 A は、これまで、事故発生時のような身体の異常を発症したことはなかった。</p> <p>A 社は、機関員 A から身体の異常に関する申告を受けたことがなく、平成 30 年 1 月 30 日に実施した船員手帳の健康証明書中、医師の指示及び就業上の注意事項（見張り業務の適・不適、就業上の制約等）欄及び備考欄について、特記事項の記載がなく、判定欄が合格と</p>

なっていたので、当該業務に従事させていた。

船員法には、船員の船内作業の安全及び船内衛生について、次のように定められている。

第81条 1、2 略

3 船舶所有者は、次に掲げる船員を作業に従事させてはならない。

一 略

二 心身の障害により作業を適正に行うことができない船員として国土交通省令で定めるもの

三 略

第83条 船舶所有者は、国土交通大臣の指定する医師が船内労働に適することを証明した健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませてはならない。

2 健康証明書に関し必要な事項は、国土交通省令でこれを定める。

本船は、A社が、平成25年6月に発生した旅客負傷事故を受け、乗組員に対し、録音テープによる入港前の船内放送に先立って注意喚起放送を行うこと、及び離着岸時に岸壁への接触が予想される場合には旅客に対して衝撃に備える体勢をとるように緊急放送を行うことを指示していたが、本事故当時、緊急放送は実施されなかった。

本船は、本事故当時、着岸前に座席を立つなどした旅客がおり、また、A社の作業基準に基づき、完全に着岸するまで、遊歩甲板から車両甲板への3か所の階段昇降口を閉鎖していたが、着岸前に車両甲板へ移動しようとする旅客がいた。

A社の安全管理規程及び作業基準には、車両甲板への立入り制限について、次のとおり定められていた。

船長は、原則として、離岸後着岸するまでの間、危険物積載車、家畜等積載車、ミキサー車又は保冷車等の運転者又は監視人以外の旅客が車両区域に立入ることを禁止する措置を講じなければならない。

(安全管理規程第36条第1項)

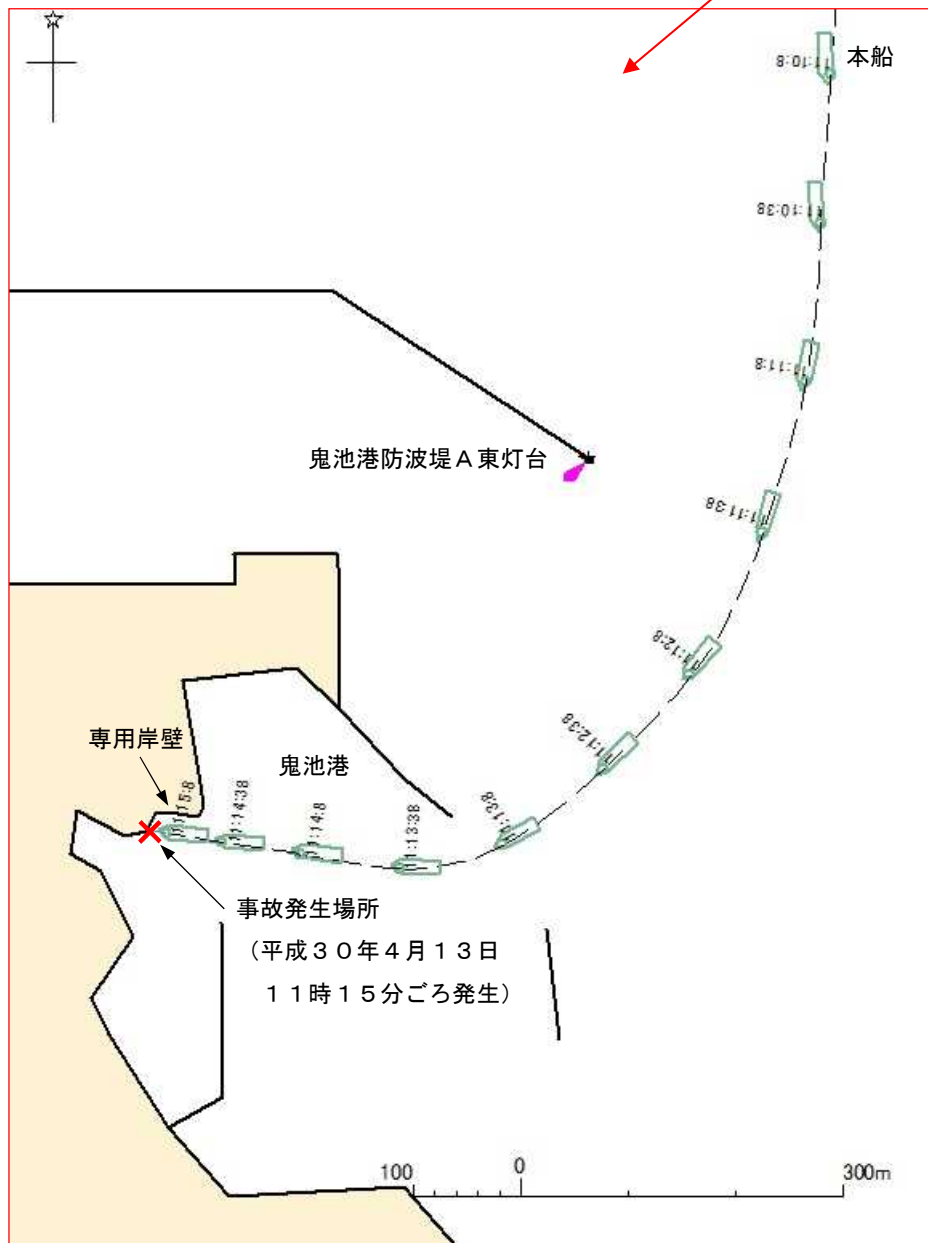
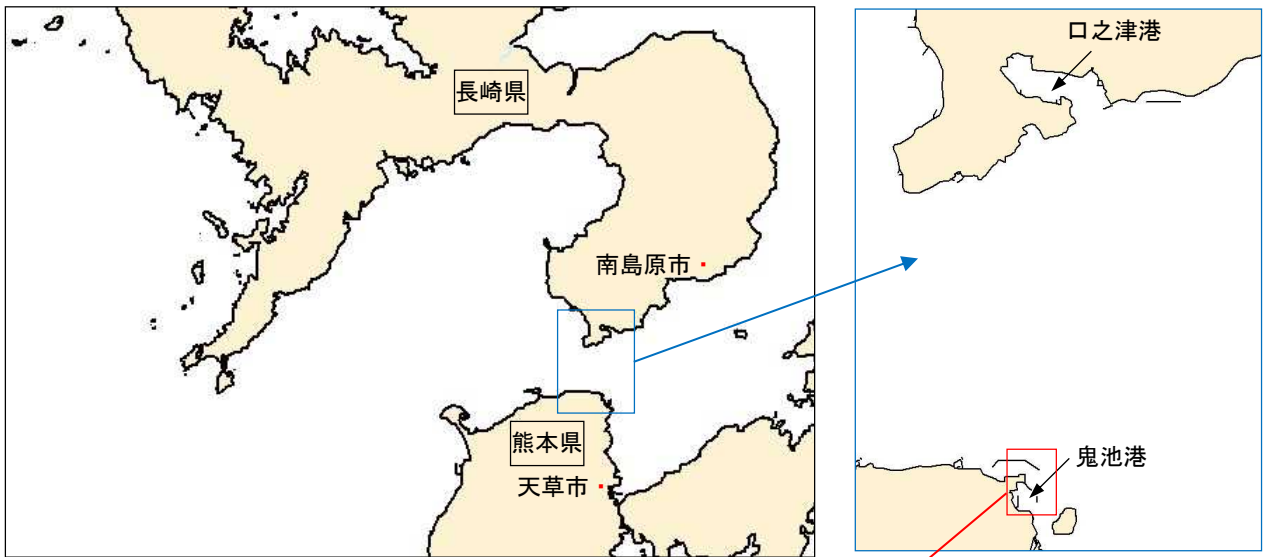
船内作業指揮者は、車両の積込みが終了したときは、作業員を指揮して航送旅客が車両区域内に残留していないことを確認した後、旅客区域と車両区域間の通路又は昇降口を遮断する。(作業基準第12条第4項)

船長は、船体が完全に着岸したことを確認した後、船内作業指揮者に下船のために必要な作業の開始を指示する。(作業基準第18条第1項)

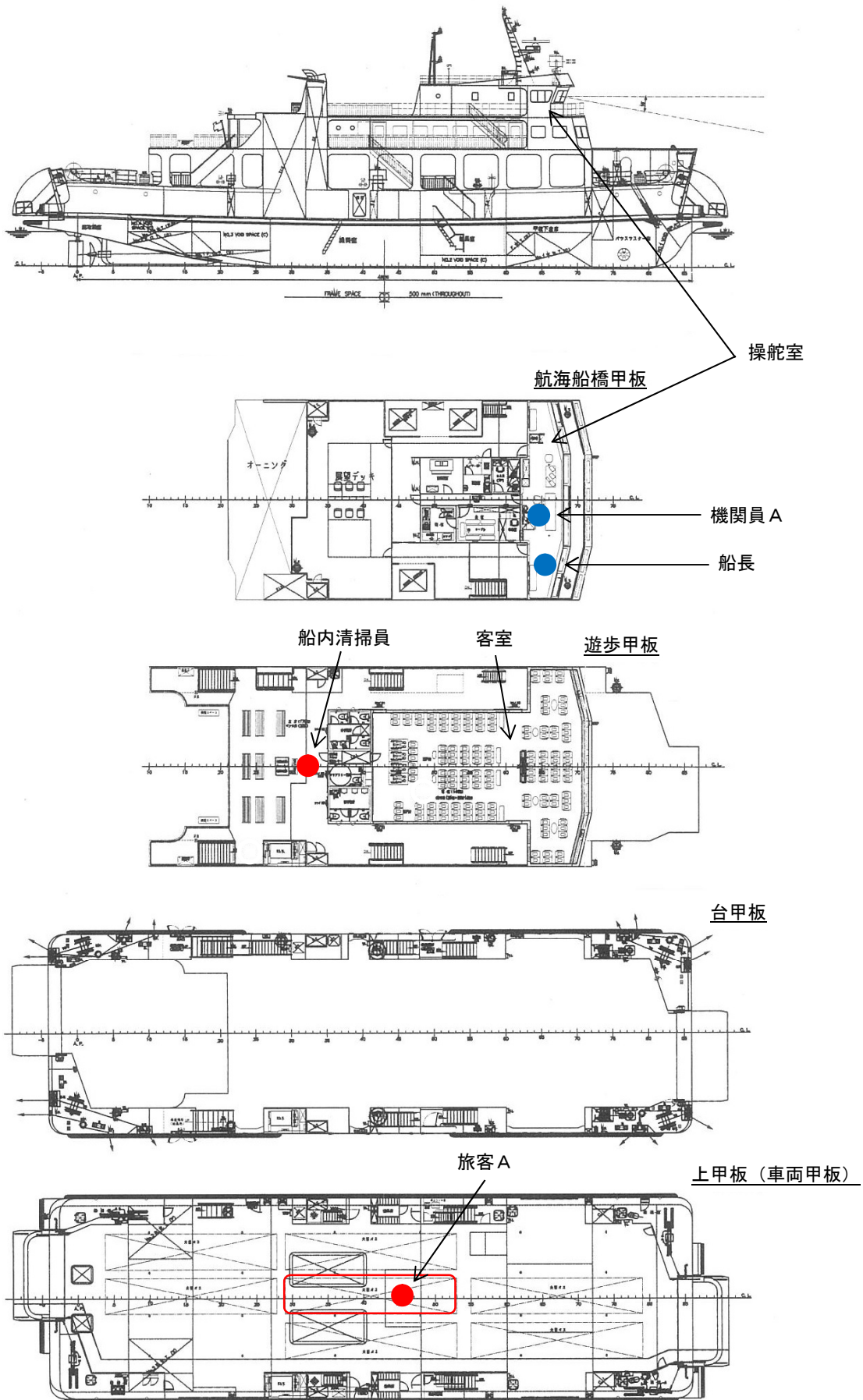
船内作業指揮者は、前項の指示を受けたとき船内作業員を指揮して車両区域の出入口を開放し、陸上作業指揮者と緊密な連携のもとに可動橋、人道橋を架橋し、ランプウェイを開放する。(作業基準第18条第2項)

<p><b>分析</b></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、鬼池港において着岸作業中、船長が主機の後進を指示した際、機関員Aが身体に異常を発症して主機を操作することができず、船長が主機を後進に操作したものの、前進行きあしのまま航行したことから、専用岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、鬼池港において着岸作業中、船長が主機の後進を指示した際、機関員Aが身体に異常を発症して主機を操作することができず、船長が主機を後進に操作したものの、前進行きあしのまま航行したため、専用岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、機関員Aに対して職務変更を行い、船内労働環境の適正化と船員の健康確保を図る対策を行った上、旅客等の負傷に関する再発防止策として、次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗組員や船内放送による注意喚起を強化すること。</li> <li>・船内巡視を強化すること。</li> </ul> <p>今後の同種事故等の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"> <li>・着岸作業を行う際は、旅客に対して着岸するまで座席を離れないことなどの注意事項を周知徹底すること。</li> <li>・岸壁への接触が予想される場合には、衝撃に備える体勢をとるよう緊急放送を行うこと。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付図2 一般配置図（旅客等及び乗組員位置図）



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位 <sup>※</sup>		対地針路 <sup>※</sup> (°)	船首方位 <sup>※</sup> (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")			
11:10:08	32-33-10.1	130-11-38.1	183.9	176	9.4
11:10:17	32-33-08.8	130-11-38.0	183.6	176	9.4
11:10:28	32-33-07.1	130-11-37.8	183.8	176	9.4
11:10:38	32-33-05.6	130-11-37.7	183.1	176	9.5
11:10:48	32-33-04.0	130-11-37.6	183.0	179	9.6
11:10:58	32-33-02.4	130-11-37.5	183.8	183	9.7
11:11:08	32-33-00.8	130-11-37.2	187.3	193	9.8
11:11:14	32-32-59.8	130-11-36.9	189.9	195	9.8
11:11:17	32-32-59.5	130-11-36.8	190.8	195	9.8
11:11:21	32-32-58.9	130-11-36.6	192.3	196	9.8
11:11:24	32-32-58.2	130-11-36.4	193.5	196	9.9
11:11:28	32-32-57.7	130-11-36.2	194.2	196	9.9
11:11:31	32-32-57.3	130-11-36.0	194.9	197	9.9
11:11:34	32-32-56.7	130-11-35.8	195.8	198	9.9
11:11:38	32-32-56.2	130-11-35.6	196.4	199	9.9
11:11:41	32-32-55.6	130-11-35.3	197.0	200	9.9
11:11:47	32-32-54.5	130-11-34.9	198.5	205	9.8
11:11:54	32-32-53.7	130-11-34.4	201.3	212	9.4
11:11:57	32-32-53.1	130-11-34.1	203.5	215	9.2
11:12:01	32-32-52.8	130-11-33.8	205.4	217	9.1
11:12:04	32-32-52.3	130-11-33.5	208.2	219	8.8
11:12:08	32-32-51.9	130-11-33.1	210.7	221	8.6
11:12:11	32-32-51.7	130-11-32.9	211.9	222	8.6
11:12:14	32-32-51.2	130-11-32.4	214.3	223	8.4
11:12:17	32-32-51.0	130-11-32.2	215.5	224	8.4
11:12:21	32-32-50.7	130-11-31.8	217.6	223	8.2
11:12:24	32-32-50.3	130-11-31.4	219.2	224	8.2
11:12:28	32-32-50.0	130-11-31.0	220.3	224	8.1
11:12:31	32-32-49.7	130-11-30.7	221.3	225	8.1
11:12:34	32-32-49.4	130-11-30.4	222.2	225	8.1
11:12:38	32-32-49.0	130-11-29.9	223.2	226	8.1
11:12:41	32-32-48.7	130-11-29.6	224.1	228	8.1
11:12:47	32-32-48.2	130-11-28.9	226.1	230	8.0
11:12:57	32-32-47.4	130-11-27.7	229.5	234	7.7
11:13:04	32-32-47.0	130-11-26.8	232.5	238	7.5
11:13:08	32-32-46.7	130-11-26.3	234.9	243	7.4
11:13:11	32-32-46.6	130-11-26.0	237.0	247	7.3
11:13:14	32-32-46.4	130-11-25.6	239.2	250	7.2
11:13:17	32-32-46.3	130-11-25.2	241.9	253	7.1

11:13:21	32-32-46.2	130-11-24.8	244.7	258	7.0
11:13:24	32-32-46.1	130-11-24.3	248.6	263	6.9
11:13:28	32-32-46.1	130-11-23.8	252.9	268	6.7
11:13:31	32-32-46.0	130-11-23.4	256.3	271	6.6
11:13:34	32-32-46.0	130-11-23.0	259.2	273	6.5
11:13:38	32-32-46.0	130-11-22.6	262.2	275	6.5
11:13:40	32-32-46.1	130-11-22.3	264.9	276	6.4
11:13:44	32-32-46.1	130-11-21.8	267.9	277	6.3
11:13:47	32-32-46.1	130-11-21.4	269.7	278	6.2
11:13:51	32-32-46.2	130-11-21.0	272.2	279	6.1
11:13:54	32-32-46.2	130-11-20.6	273.9	279	6.0
11:13:57	32-32-46.3	130-11-20.3	275.3	280	5.9
11:14:01	32-32-46.3	130-11-20.0	276.2	279	5.8
11:14:04	32-32-46.4	130-11-19.6	277.0	279	5.6
11:14:08	32-32-46.5	130-11-19.1	277.7	278	5.5
11:14:11	32-32-46.5	130-11-18.8	278.2	277	5.4
11:14:17	32-32-46.6	130-11-18.3	278.3	277	5.3
11:14:28	32-32-46.7	130-11-17.2	277.6	276	5.0
11:14:38	32-32-46.8	130-11-16.3	277.1	275	4.6
11:14:47	32-32-46.9	130-11-15.6	277.3	275	4.0
11:14:57	32-32-47.0	130-11-15.0	278.8	277	3.5
11:15:08	32-32-47.1	130-11-14.3	279.5	277	3.0
11:15:17	32-32-47.1	130-11-14.4	283.6	278	0.9

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。