

船舶事故調査報告書

令和元年7月17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	乗組員負傷
発生日時	平成30年9月18日 07時22分ごろ
発生場所	宮崎県宮崎市宮崎港北東方沖 宮崎港北防波堤灯台から真方位048°16.5海里（M）付近 （概位 北緯32°06.2′ 東経131°43.0′）
事故の概要	旅客フェリーこうべエクスプレスは、航行中、上甲板で入港準備作業を行っていた乗組員が負傷した。
事故調査の経過	平成30年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 こうべエクスプレス、11,933トン 135878、宮崎カーフェリー株式会社（A社） 170.00m×27.00m×17.20m、鋼 ディーゼル機関2基、29,125kW（合計）、平成9年5月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年3月18日 免状交付年月日 平成28年12月1日 免状有効期間満了日 令和4年3月17日 航海士A 男性 36歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成15年11月25日 免状交付年月日 平成28年12月6日 免状有効期間満了日 平成30年11月24日 甲板手A 男性 41歳
死傷者等	重傷 1人（甲板手A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、航海士A及び甲板手Aほか27人が乗り組み、旅客257人を乗せ、車両139台を積載し、宮崎港に向けて平成30年

9月17日19時10分ごろ阪神港神戸区を出港した。

本船は、18日7時20分ごろ、甲板手A及び別の甲板手（以下「甲板手B」という。）がB甲板船首部上段（以下「スプリング甲板」という。）左舷側で、甲板長及び甲板員がB甲板船首部下段（船首楼甲板）で、それぞれ入港準備作業を始め、宮崎港北東方沖を約22ノットの対地速力で南西進した。

甲板手Bは、ウインチを操作して、2基のホーサリールからそれぞれ1本ずつ係留索（直径約70mm、ナイロン製）を繰り出し、各ホーサリールの前に長さ10数mの係留索がそれぞれ団子状に積み重なったので繰り出しを止め、油圧スタンドの操作を行っている甲板長に、ウインチの使用終了を知らせに向かった。（図1参照）

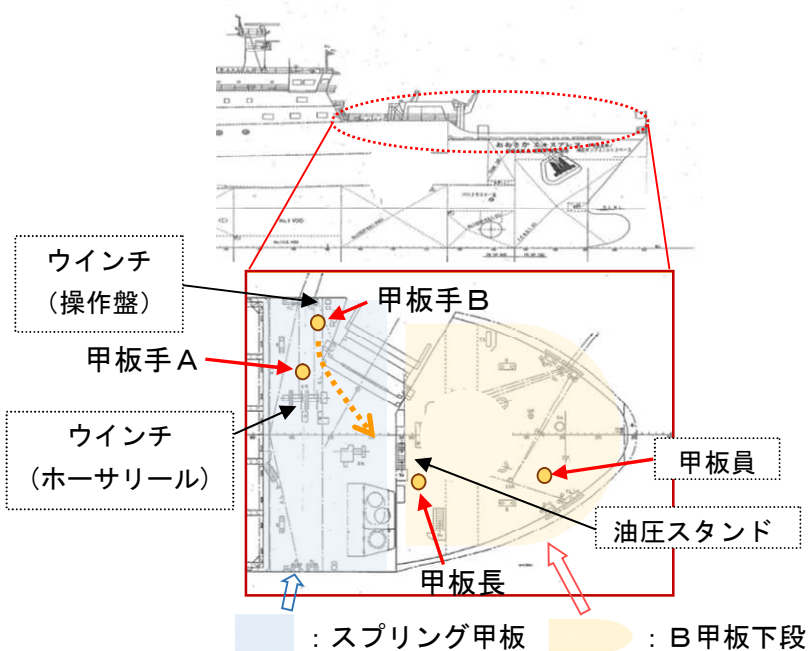


図1 B甲板船首部における入港準備作業の状況

甲板手Aは、‘2基のドラムの前に団子状態になった2本の係留索を左舷方5m弱まで引き延ばしながら整頓（スネークダウン）する作業’（以下「本件作業」という。）を、一人で行うこととして両手でそれぞれの係留索を持ち、多少の張力を予想して左舷外舷方向へ後ろ向きに引きながら進もうとしたところ、係留索が緩んだ状態で体勢を崩し、スプリング甲板の甲板面に尻餅をついた。（写真1参照）

	<p style="text-align: center;">写真1 スプリング甲板左舷</p> <p>甲板手Aは、背中に少しの痛みを感じ、徐々に痛みが増してきたものの戻って来た甲板手Bと作業を続け、作業終了後、船内に移動した。</p> <p>甲板長は、甲板手Aが転倒したと甲板手Bから聞き、甲板手Aの様子を確認したところ、甲板手Aが背中の痛みで座ることができない状態であったので、本船が宮崎港に着岸後、宮崎市内の病院に甲板手Aを搬送した。</p> <p>甲板手Aは、受診後、座骨神経痛の疑いと診断されたが、医師に、足にしびれがあること及び自宅で療養を希望することを伝えたところ、精密検査を受けるように指示され、後日、第3腰椎圧迫骨折と診断された。</p> <p>A社は、甲板手Aから報告を受け、本事故の発生を九州運輸局に報告した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板手Aは、本件作業を実施する際、これまで甲板手Bと共に、それぞれが係留索を1本ずつ持って前向きに進みながら行っていたところ、本件当時、初めて一人で2本の係留索を持って後ろ向きで引こうとしていた。</p> <p>甲板手Aは、日頃、本件作業を早く終わらせたいと思うことがあったが、本件当時は、急いで作業を行おうとする意思はなく、後ろ向きに引き延ばす方法を探った明確な理由は思い当たらなかった。</p> <p>甲板手Aは、臀部付近に工具などを身に着けておらず、規定のヘルメット、作業服及び安全靴を着用していた。</p> <p>甲板手Aが尻餅をついた甲板付近は、顕著な突起物及び歩行の障害になるものがなく、乾いた状態であった。</p> <p>本船の動揺は、ほとんどなかった。</p> <p>甲板手Aは、A社の船舶に甲板手として約6年の乗船経験を有している。</p> <p>当直航海士の航海士Aは、船橋前部から、ときどき作業状況を確認</p>

	<p>していたが、甲板手Aが負傷する瞬間を見ていなかった。</p> <p>A社は、運航しているフェリーが入港の都度、船員の作業の状況などについての聞き取り及び所要の連絡（安全指示を含む。）などを行っていた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、宮崎港北東方沖において南西進中、甲板手Aが、本件作業を、両手でそれぞれのホーサリールの係留索を持ち、左舷外舷方向へ後ろ向きに引きながら進む不安定な方法で行ったことから、係留索が緩んだ状態で後ろ向きに体勢を崩し、甲板面に尻餅をついて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板手Aは、一人で2本の係留索を後ろ向きに引きながら進もうとした際に、多少の張力がかかると思っていたこと、及びその体勢で本件作業を行った経験がなかったことから、係留索の緩みで上半身から後ろ向きに動いて体勢を崩し、甲板面に尻餅をつい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、宮崎港北東方沖において南西進中、甲板手Aが、本件作業を、両手でそれぞれのホーサリールの係留索を持ち、左舷外舷方向へ後ろ向きに引きながら進む不安定な方法で行ったため、係留索が緩んだ状態で後ろ向きに体勢を崩し、甲板面に尻餅を着いたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、再発防止策として、業務連絡「入港準備作業要領について」（平成30年12月21日）により、作業を行う際は、慌てず、基本に忠実に行うこと、及び係留索を引き出す際は一人一本ずつとし、後ろ向きにならず、前向きに引き出すことなどを含む入港準備作業要領及び注意禁止事項について、同社が運航している各船の船長に対して通知し、乗組員に周知させた。</p> <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"> ・ A社が策定した業務連絡「入港準備作業要領について」（平成30年12月21日）を乗組員に遵守させる目的で、乗組員に対して、定期的に、甲板作業時に危険要因を持つ体勢を防止する教育を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

