

## 船舶事故調査報告書

令和3年6月9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	令和2年7月26日 10時43分ごろ
発生場所	熊本県天草市御所浦漁港（嵐口地区） 御所浦港嵐口4号防波堤灯台から真方位299° 260m付近 （概位 北緯32° 21.0′ 東経130° 21.5′）
事故の概要	自動車渡船第五睦丸は、離岸作業中、綱放し作業に当たっていた乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和2年9月9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	自動車渡船 第五睦丸、95トン 105844、個人所有 28.51m (Lr) × 9.60m × 2.19m、鋼 ディーゼル機関、257kW、昭和44年12月
乗組員等に関する情報	船長 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月18日 免状交付年月日 平成29年2月22日 免状有効期間満了日 令和4年2月27日 甲板員 24歳
死傷者等	重傷 1人（甲板員）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか1人が乗り組み、係船地である御所浦漁港（嵐口地区）（以下「嵐口漁港」という。）に出船左舷着けで停泊し、ヘッドライン、ブレストライン、スプリングライン（以下「本件ライン」という。）及びスターンラインの各ラインにより岸壁のビットと本船のボラードに係止していた。（図1参照）

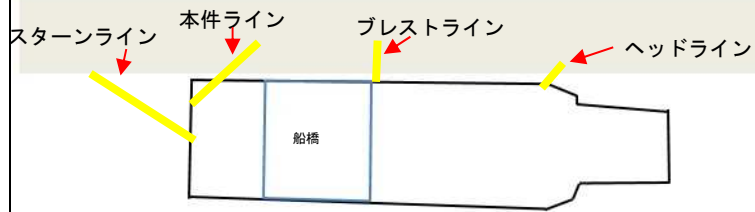


図1 本船の係留状況

本船は、御所浦漁港（本郷地区）（以下「本郷漁港」という。）でトラック1台を積載する目的で令和2年7月26日10時40分ごろ出港準備を始めた。

船長は、船橋で離岸操船に当たり、甲板員が本船のボラードからヘッドライン、プレストライン、スターンラインを外すのを確認し、本件ラインを残してクラッチレバーを後進に入れ、微速力後進とした後に中立とし、船首を右に回頭させた。

甲板員は、本件ラインが張ってこないで、フェンダに使用しているタイヤ（直径約1m、幅約0.3m）（以下「本件タイヤ」という。）の下に本件ラインが引っ掛かっていると思い、10時43分ごろ左舷後部甲板から本件ラインを確認しようとガンネルに右手を置いたところ、本件ラインが本件タイヤの下から外れ、跳ねて右手に当たった。（写真1、2参照）



写真1 本件タイヤに引っ掛かっている本件ライン（イメージ）



写真2 甲板員がガンネルに右手を置いた状況（再現）

船長は、甲板員が声をあげているのを聞き、屈みこんでいる甲板員の姿を見て負傷していることを認め、119番通報した。

甲板員は、救急艇及び救急車で病院に搬送され、右第3・4・5指

	<p>中手骨開放骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真3 本船 参照)</p>
その他の事項	<p>(1) 本船の運航状況</p> <p>本船は、平水区域を航行する不定期船で主に本郷漁港から熊本県上天草市<sup>おおどろ</sup>大道港にトラックを運搬していた。</p> <p>(2) 本件ライン</p> <p>本件ラインは、直径約50mm、長さ約5mで両端にアイが設けられていた。</p> <p>(3) 綱放し作業</p> <p>本船は、離岸作業時、月(約26日運航)に約1回程度、本件タイヤに本件ラインが引っ掛かることがあったが、その際、甲板員が声を発して船長に知らせ、本船を後進から前進にさせ、本件ラインをたるませて引っ掛かりを取っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、潮汐が満潮に近づいていたので、本件ラインがたるみ、本船が後進する際に本件タイヤの下に入り込んだと思った。</p> <p>(4) 甲板員の業務経験等</p> <p>甲板員は、平成29年からアルバイトとして雇用され、離着岸時の綱取り、綱放し作業及びトラックの誘導を行っていた。</p> <p>甲板員は、本事故当時、ジャージの上下、手袋、ヘルメット及び安全靴を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>本船は、嵐口漁港において離岸作業中、甲板員が本件タイヤの下に本件ラインが引っ掛かっていると思い、確認しようとして右手をガンネルに置いたことから、本件ラインが本件タイヤの下から外れて跳ねた際、甲板員の右手に当たり、甲板員が負傷したものと考えられる。</p> <p>本船は、離岸作業時、月に約1回程度、本件タイヤの下に本件ラインが引っ掛かることがあり、また、本事故当時、本件ラインが張ってこなかったことから、甲板員が本件タイヤの下に本件ラインが引っ掛かっていると思ったものと考えられる。</p> <p>本件ラインは、潮汐が満潮に近づいていたことから、潮位の上昇に伴ってたるみ、本船が後進する際に本件タイヤの下に入り、引っ掛かったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が嵐口漁港において離岸作業中、甲板員が本件タイヤの下に本件ラインが引っ掛かっていると思い、確認しようとして右手をガンネルに置いたため、本件ラインが本件タイヤの下から外れて跳ねた際、甲板員の右手に当たったことにより発生したものと考えら</p>

	れる。
<b>再発防止策</b>	<p>船長は、本事故後、本件タイヤの位置を約0.3m高く付けて本件タイヤに本件ラインが引っ掛からないようにした。</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"><li>・係船索がフェンダ等に引っ掛かっていないかを陸岸から離岸作業前に確認すること。</li><li>・係留索が跳ねてくる可能性のあるガンネル等に手を置いたり身体を近づけたりしないこと。</li></ul>

付図1 事故発生場所概略図

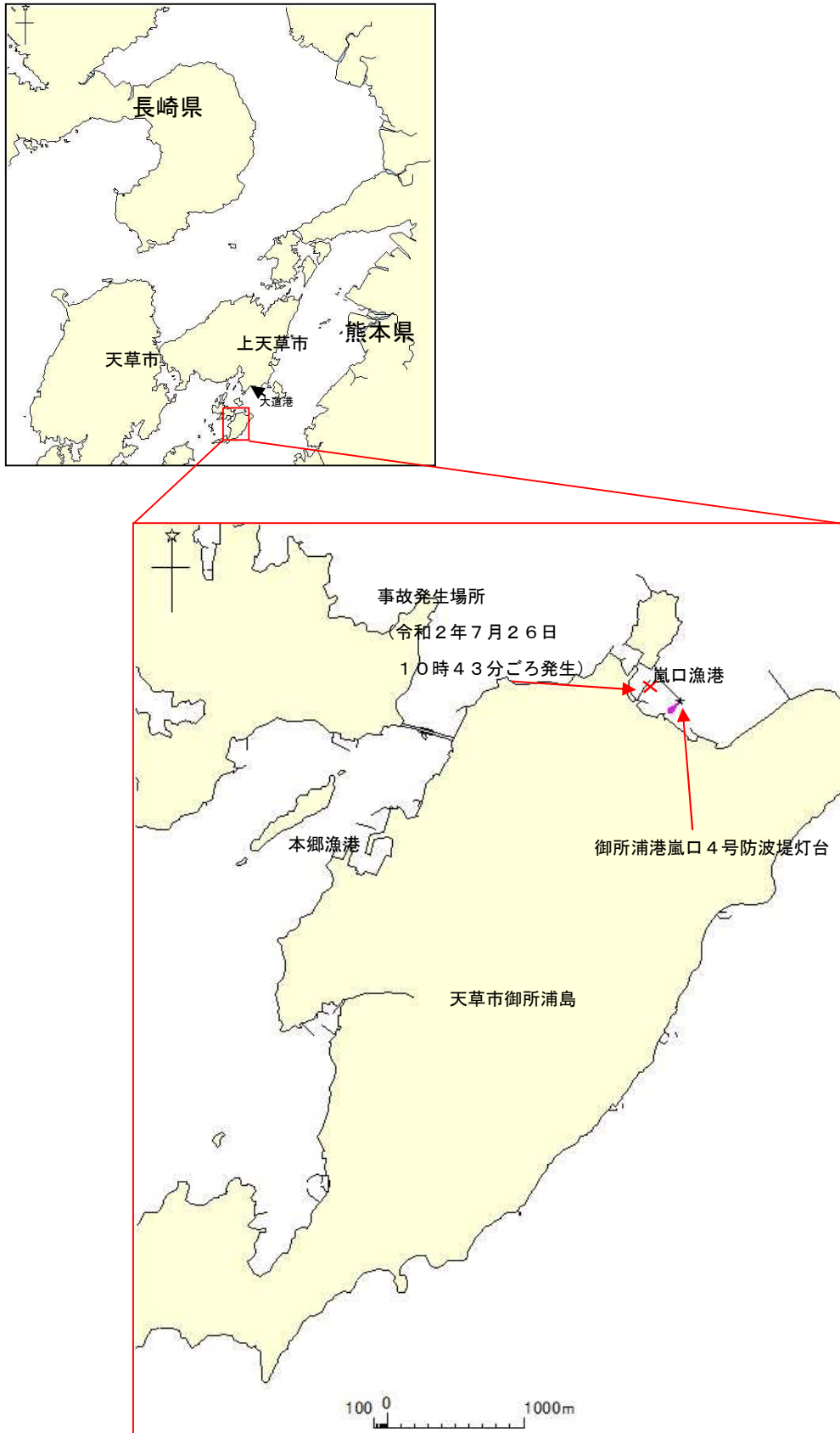


写真3 本船

