

船舶事故調査報告書

令和4年9月14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3年8月3日 18時35分ごろ |
| 発生場所 | 香川県高松市高松港 高松港朝日町防波堤灯台から真方位115° 1,530m付近 (概位 北緯34° 21.3′ 東経134° 04.4′) |
| 事故の概要 | 旅客フェリーこんぴら ^ツ 2は、航海士が、トレーラーシャーシの積降ろし作業中、エスケープハッチから転落して負傷した。 |
| 事故調査の経過 | 令和3年11月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 こんぴら2、3,633トン 129246、加藤汽船株式会社（A社） 115.90m×20.00m×11.60m、鋼 ディーゼル機関、8,826kW、平成元年10月 |
| 乗組員等に関する情報 | 航海士A 24歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成29年3月14日 免状交付年月日 平成29年3月14日 免状有効期間満了日 令和4年3月13日 |
| 死傷者等 | 重傷 1人（航海士A） |
| 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 |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び航海士Aほか9人が乗り組み、車両74台を積載し、旅客62人を乗せ、香川県小豆島町坂手港に向けて、令和3年8月3日13時35分ごろ阪神港神戸区を出港した後、16時50分ごろ坂手港に着岸して車両の積降ろし及び旅客の乗下船を行った後、17時02分ごろ高松港に向かった。 本船は、18時16分ごろ、高松港に入港し、右舷着けで着岸した後、旅客の下船と車両の積降ろし作業を開始し、上甲板では航海士A、甲板員、操機手がトレーラーシャーシの積降ろしの目的で、配置 |

に就いた。

航海士 A は、上甲板に積載されていたトレーラーシャーシを右舷側の出口から降ろそうと、動力車であるトレーラーヘッドと右舷甲板部に積載されていたトレーラーシャーシ（以下「本件トレーラー」という。）の接続作業を行った。

航海士 A は、本件トレーラーの左側に立って、運転手に接続作業終了の合図を行ったが、本件トレーラーの位置が右舷側の出口から近かったので、運転手が右に大きくハンドルを切ると本件トレーラーの後部が左に振れて身体に接触するかもしれないと思い、無意識のうちに後方に下がった。

航海士 A は、18時35分ごろ、上甲板の右舷中央部に設置され、蓋が開放されていたエスケープハッチ（以下「本件ハッチ」という。）の開口部に足を踏み入れ、内側に設置された網蓋の上に乗った瞬間に網蓋がずれて、開口部から、約5 m 下の下甲板に転落した。

（図1、図2参照）

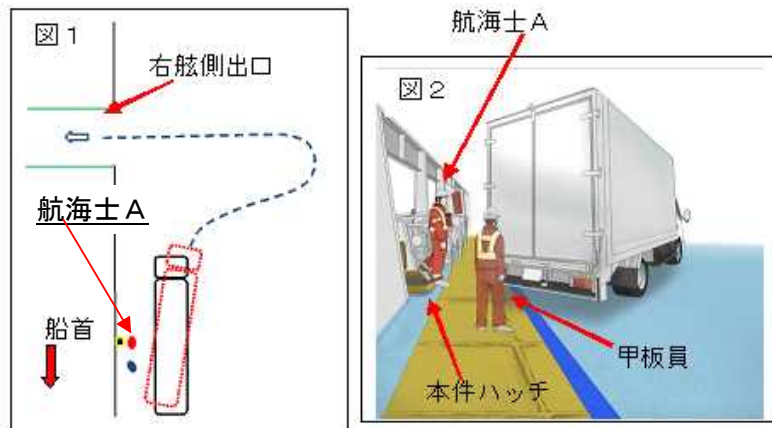


図1 本件トレーラーが、右舷側の出口から出る状況（イメージ）

図2 航海士 A が、後方に下がって本件ハッチの開口部に足を踏み入れる状況（イメージ）

船長は、A社に報告するとともに、救急車の要請及び海上保安庁への通報を行った。

航海士 A は、船長から要請を受けた救急車によって高松市内の病院に搬送されて左中指中節骨骨折、左臀部打撲傷、左前腕打撲と診断された。

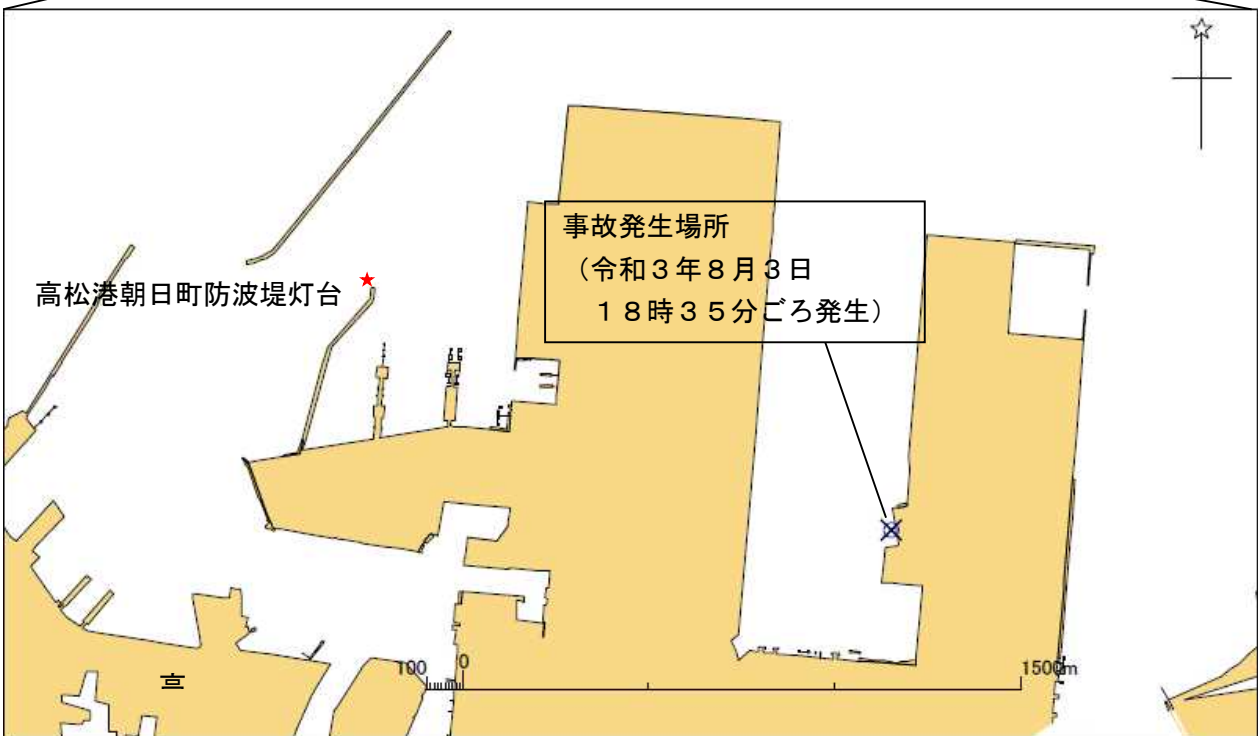
（付図1 事故発生場所概略図、付図2 本事故時の上甲板上の人員及びコンテナシャーシの状況、写真1 本件ハッチ、写真2 航海士 A 及び本件ハッチ 参照）

その他の事項

本件ハッチには、注意喚起の黄色塗装がされ、高さ約15 cm のハッチコーミングがあり、内側には落下物防止の鋼製の網蓋があったが、網蓋は固定されておらず容易に取り外すことができた。

| | |
|---|---|
| | <p>本件ハッチの開口部は、縦、横約65cmあり、開口部から下甲板までの高さは約5mあり、また、本件ハッチの蓋は、これまでに乗組員の転落事故等はなかったため、本船の就航時より、荒天時以外は通風のため開放されていた。</p> <p>航海士Aは、A社に入社してから本船及び同型船の乗船歴が約4年あり、車両の積降ろし作業は入社時から行っていた</p> <p>航海士Aは、本事故当時、作業着の上に赤い点滅灯の付いた反射ベストを着用したうえ、後部に赤い点滅灯の付いたヘルメット、安全靴及び軍手を着用していた。</p> <p>航海士Aは、本件ハッチの位置やその蓋が開放されていること、網蓋の上に立ってはいけないことなどは知っていたが、本事故時は、本件トレーラーの動きに注意を奪われていて、無意識に後方に移動したと本事故後に思った。</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 なし なし</p> <p>本船は、高松港において、航海士Aが、本船の上甲板で本件トレーラーの積降ろし作業中、本件トレーラーの動きに注意を奪われて、無意識に後方に移動して、蓋が開放されていた本件ハッチの開口部に足を踏み入れたことから、本件ハッチの開口部から下甲板に転落して負傷したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本件トレーラーが右に大きく旋回すると本件トレーラーの後部が左に振れて、身体に接触するかもしれないと思ったことから、無意識に後方に移動したものと考えられる。</p> <p>本件ハッチの蓋は、本船の就航時より荒天時以外は通風のため開放されていたことから、本事故時も開放されていたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、高松港において、航海士Aが、本船の上甲板で本件トレーラーの積降ろし作業中、本件トレーラーの動きに注意を奪われて、無意識に後方に移動して、蓋が開放されていた本件ハッチの開口部に足を踏み入れたため、本件ハッチの開口部から下甲板に転落し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、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本件ハッチの蓋は、緊急時を除いて、常時、閉じることとした。 ・ 本件ハッチに設置されていた網蓋の上に、「この上に乗るな危険」との表示をした。 <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"> ・ 船舶所有者は、乗組員が転落するおそれのあるハッチの扉は、常時閉めておくこと。 |

付図1 事故発生場所概略図



付図2 本事故時の上甲板上の人員及びコンテナシャーシの状況

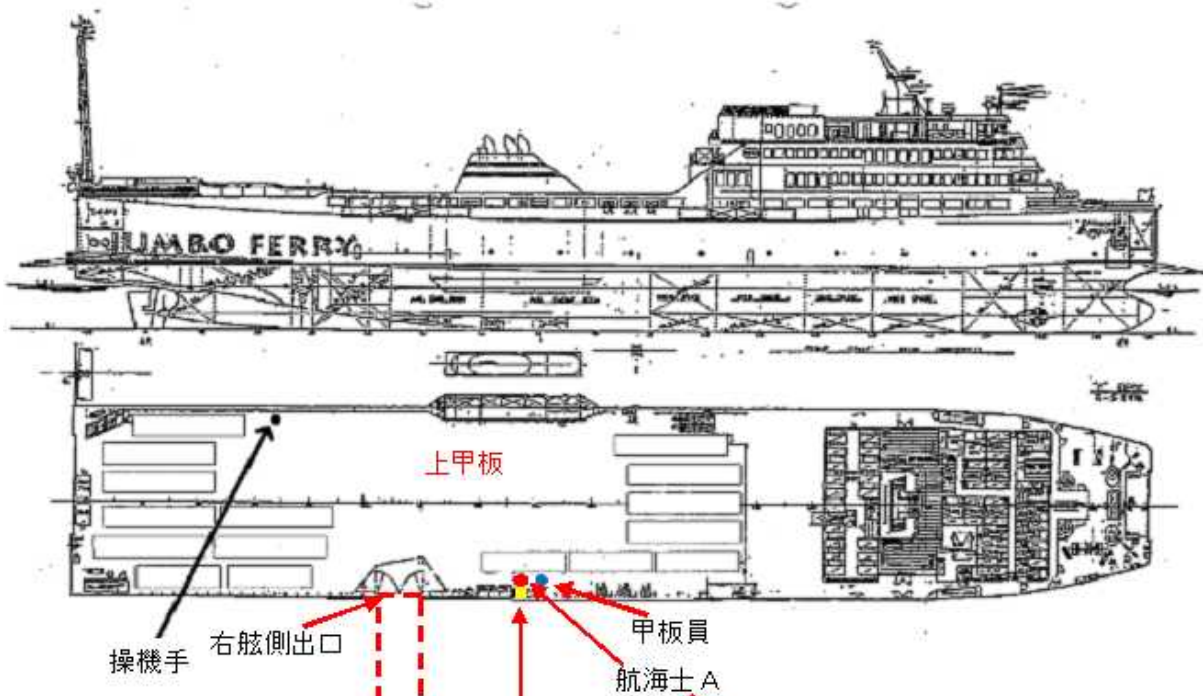
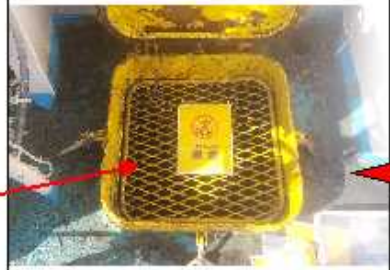


写真2 航海士A及び本件ハッチ



甲板員

写真1 本件ハッチ



金網

本件ハッチ (本事故時の蓋開放状況) (危険表示は、本事故後設置)