

船舶事故調査報告書

令和5年4月19日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和4年4月9日 12時50分ごろ
発生場所	青森県青森市青森港 沖館ふ頭第2号棧橋 青森港沖館東防波堤北灯台から真方位224°1,110m付近 (概位 北緯40°50.6′ 東経140°43.1′)
事故の概要	旅客船あさかぜ21は、係留中、航海士が沖館ふ頭第2号棧橋の受衝板上で作業中に負傷した。
事故調査の経過	令和4年6月14日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	旅客船 あさかぜ21、2,048トン
船舶番号、船舶所有者等	140922、青函フェリー株式会社
乗組員等に関する情報	航海士A、三級（航海）
負傷者	軽傷 1人（航海士A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮期
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか8人が乗り組み、岸壁から垂直方向に延びている棧橋に船首を南西方に向けて入船左舷着けで着棧し、航海士Aが他の乗組員2人と共に、棧橋に設置された防衝工^{*1}の受衝板^{*2}の上部にロープで作成した擦れ当てを設置する作業を行っていた。</p> <p>受衝板の擦れ当ては、出航時、係留索が受衝板とゴム製防舷材の間に噛み込んでしまうので、受衝板上部の擦れ当てから棧橋の防衝工の上部にロープを渡して係留索の噛み込みを防ぐ役割を担うものであった。</p> <p>受衝板の擦れ当ての設置作業は、航海士Aが受衝板の上部に棧橋側を向いて座り、擦れ当てのロープを防衝工の上部に繋ぎ、他の乗組員が擦れ当てのロープを防衝工の岸壁側と沖側に分かれて棧橋に繋いで張り合わせる手順で行っていた。</p> <p>航海士Aは、当初、身体を棧橋側に向けて両足とも棧橋側に出して受衝板に座った姿勢で作業中、自身より岸壁側の棧橋上で作業をしていた乗組員が岸壁と本船の外板をまたいで擦れ当てにロープを繋ぐ作業を行おうとしたところ、風浪による係留索の伸縮により、本船が棧橋から離れ始め、落水するおそれがあった。</p>

*1 「防衝工」とは、船舶接岸時に、船体及び係船岸の損傷を防ぎ、接岸力を減少させるために取り付ける緩衝材のことをいい、ゴム製防舷材と受衝板で構成される。

*2 「受衝板」とは、船体との接触面に設置する板のことをいう。

	<p>航海士Aは、急遽、落水のおそれがあった乗組員の代わりに作業を行うこととし、右足を受衝板の本船側に移動させ、身体を岸壁側に向けて無意識のまま、受衝板をまたぐ姿勢となった。</p> <p>航海士Aは、そのまま受衝板にまたがって作業を行っていたところ、本船が風浪や係留索の伸縮により棧橋側に寄ってきて、本船の左舷外板と受衝板との間に右足が挟まれた。</p> <p>航海士Aは、青森市内の病院に搬送され、治療を受けた後、函館市内の病院で右腓近位端骨折及び右下腿打撲と診断された。</p> <p>航海士Aは、本船の動静及び乗組員の体勢を監視して注意喚起を行う人員を配置していれば、本事故の発生を防止することができたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、棧橋に着棧して同棧橋の防衝工への擦れ当ての設置作業中、航海士Aが、防衝工の受衝板にまたがって作業を行っていたことから、船体が風浪や係留索の伸縮により棧橋側に寄ってきて、右足が船体と受衝板との間に挟まれて負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、棧橋に着棧して同棧橋の防衝工への擦れ当ての設置作業中、航海士Aが、防衝工の受衝板にまたがって作業を行っていたため、船体が風浪や係留索の伸縮により棧橋側に寄ってきて、右足が船体と受衝板との間に挟まれ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>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"> ・ 受衝板上で作業を行う場合、受衝板にまたがって作業を行わないこと。 ・ 船体と棧橋等の間に挟まれるなどの危険を伴う作業を行う場合は、監視員を配置すること。