

船舶事故調査報告書

令和6年7月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和5年2月5日 10時15分ごろ
発生場所	関門港新門司区 新門司北防波堤灯台から真方位254° 1,630m付近 (概位 北緯33° 52.3′ 東経130° 59.2′)
事故の概要	旅客船兼自動車渡船フェリーふくおかは、トレーラーを積載中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和5年4月13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	旅客船兼自動車渡船 フェリーふくおか、15,025トン 144186、株式会社名門大洋フェリー（船舶所有者、A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 189.43m (Lr) × 27.80m × 18.25m、鋼 ディーゼル機関2基、16,000kW（合計）、令和3年10月
乗組員等に関する情報	船長 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月20日 免状交付年月日 令和3年2月22日 免状有効期間満了日 令和8年3月19日 甲板長A 52歳 甲板員A 21歳 運転手A 50歳
死傷者等	重傷 1人（甲板長A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、甲板長A及び甲板員Aほか21人が乗り組み、関門港新門司区のフェリー岸壁に船首を南西に向けて右舷着けで着岸し、令和5年2月5日10時00分、トレーラーの積載を開始した。 本船は、7層の甲板で構成されており、車両甲板として、船底側から第2、3、6甲板に小型車両140台、第4、5甲板に大型車両

162台が積載でき、それぞれの甲板には、右舷側から車両搭載のための車線が1番から8番まで設定されていた。

車両積載作業時の役割として、一等航海士は第4甲板の船尾部ランプウェイ（可動橋）での車両積載全般の指揮を、前部誘導員及び後部誘導員は二人一組による個別の車両の誘導及び固定の対応をそれぞれ担っていた。

トレーラーのみの積載作業は、通常、専門のトラクター乗務員がけん引するトレーラーが車線に沿って後退で進入し、後部誘導員がホイッスル及び赤色灯を使用して前部誘導員に停車の合図を送り、前部誘導員がトラクター乗務員に停車を指示していた。

トレーラーの固定作業及びトラクターとトレーラーの分離作業は、前部誘導員がトラクター乗務員に対し、駐車ブレーキをかけたことを確認し、後部誘導員に合図を送った後、開始することとされていた。

（図1 参照）

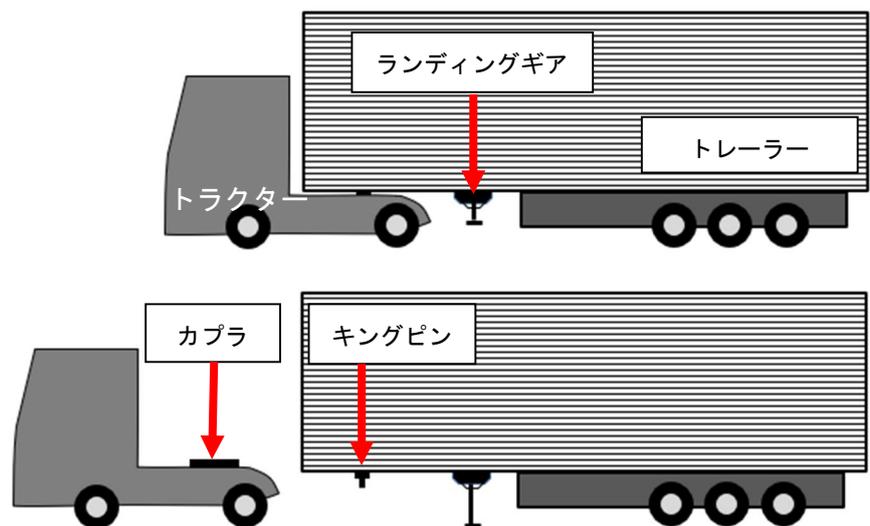


図1 トラクターとトレーラーの連結と分離の例

第5甲板第1車線における車両積載作業は、甲板長Aが後部誘導員として、甲板員Aが前部誘導員として、運転手Aがトラクター乗務員としてそれぞれ配置されていた。

甲板長Aは、第5甲板第1車線の最船尾側にトレーラーを1台積載した後、運転手Aがトラクターでけん引するトレーラー（以下「本件トレーラー」という。）が後退で同車線に進入してきたので、同車線の右側に立ち、積載済みトレーラーとの間隔が約30cmとなったところで、停車の合図を甲板員Aに送った。

甲板員Aは、合図を受けてトラクターを停車させたものの、運転手Aがトレーラー積載作業の経験が豊富であったので、停車後、ギアを中立として駐車ブレーキをかけるものと思い、駐車ブレーキの指示及

び確認を行わず、甲板長Aへの合図も行わないまま、トラクターの前方を通過してランディングギアを下ろすためにトレーラーの左側に移動した。

甲板長Aは、停車の合図を送った後、甲板員Aが駐車ブレーキを当然確認するものと思い、甲板員Aからの駐車ブレーキの確認の合図を待たずに、積載済みトレーラーと本件トレーラーの間をかがんで左側に移動を開始した。

運転手Aは、停車後、ギアが後退に入ったままで駐車ブレーキをかけていなかったものの、ギアを中立として駐車ブレーキをかけたと思い込み、フットブレーキから足を外したところ、トラクターが後退した。

甲板長Aは、10時15分ごろ、積載済みトレーラーと本件トレーラーの間を移動中、頭部を挟まれて負傷した。

(図2 参照)

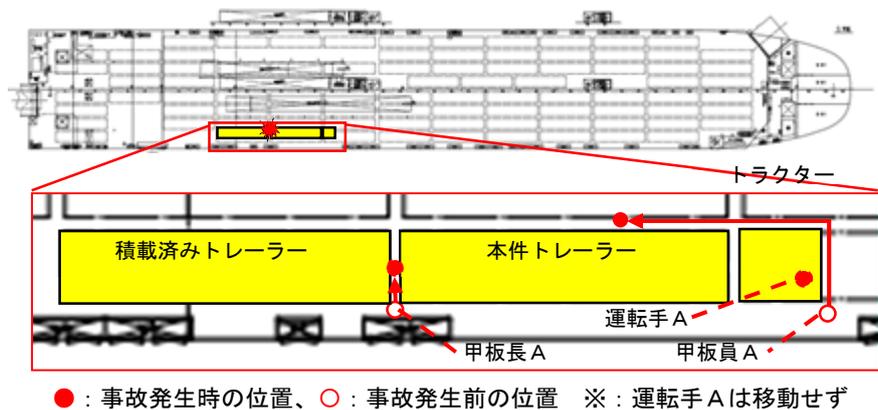


図2 事故発生場所概略図 (船内)

一等航海士は、甲板員Aから本事故発生の報告を受け、直ちにA社及び船長に連絡するとともに、救急車を要請した。

連絡を受けたA社は、海上保安庁に本事故発生を通報した。

甲板長Aは、救急車により病院に搬送されて治療を受けた後、転院した病院で右側頭骨陥没骨折、左耳介裂創、右耳介挫創等と診断された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

トレーラー積載作業の経験は、甲板長Aが約34年、甲板員Aが約2年、運転手Aが約24年であった。

甲板長Aは、移動する際、下を向いて体をかがめながらトレーラー間の下を移動しているつもりであったが、トレーラー間に頭部が出ていた。

甲板長A及び甲板員Aは、ヘルメット、作業服上下、安全チョツ

	キ、安全靴を着用し、ホイッスル、トランシーバー及び赤色灯を携帯していた。
分析 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	あり なし なし 本船は、関門港新門司区において、本件トレーラーの積載作業中、運転手Aがトラクターと本件トレーラーが分離していない状態で停車後、トラクターのギアを中立として駐車ブレーキをかけたと思い込み、ギアが後退の状態のまま、フットブレーキから足を離したことから、トラクターが後退して積載済みトレーラーと本件トレーラーとの間を移動中の甲板長Aが頭部を両トレーラーに挟まれて負傷したものと考えられる。 甲板員Aは、トラクターを停車させた後、運転手Aがギアを中立として駐車ブレーキをかけるものと思ったことから、運転手Aに対して駐車ブレーキの指示も確認も行わず、甲板長Aに対する合図も行わなかったものと考えられる。 甲板長Aは、甲板員Aに停車の合図を送った後、甲板員Aが駐車ブレーキを当然確認すると思ったことから、停車後、駐車ブレーキの合図を待つことなく、積載済みトレーラーと本件トレーラーの間をかがんで移動したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、関門港新門司区において、本件トレーラーの積載作業中、運転手Aがトラクターを停車後、トラクターのギアを中立として駐車ブレーキをかけたと思い込み、ギアが後退の状態のまま、フットブレーキから足を離したため、トラクターが後退して積載済みトレーラーと本件トレーラーとの間を移動中の甲板長Aが頭部を両トレーラーに挟まれたことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、再発防止のため、次の改善措置を採った。 ・前部誘導員は、停車後、トラクター乗務員に対して駐車ブレーキを指示し、駐車ブレーキ及びエアホース切り離し確認後、後部誘導員に合図を送ること。 ・前部及び後部誘導員は、駐車ブレーキ及びエアホース切り離し確認後、車両左側へ移動し、ランディングギアの降下及び車止め作業を行うこと。 ・後部誘導員は、後方に積載済みトレーラーがある場合、必ず、キングピンとランディングギアの間を移動すること。 ・前部及び後部誘導員は、トレーラーとトラクターが連結されている場合、車両間及び車両後方を移動しないこと。 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。

- | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none">・誘導員及び乗務員は、車両を積載する際には手順に沿って確認作業を実施すること。 |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------|

付図1 事故発生場所概略図

