

船舶事故調査報告書

令和6年6月26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5年12月17日 11時20分ごろ
発生場所	愛知県南知多町師崎港 師崎港南防波堤灯台から真方位216° 160m付近 (概位 北緯34° 41.8' 東経136° 58.4')
事故の概要	旅客船海鷗11は、係船作業中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和6年1月4日、主管調査官（横浜事務所）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 海鷗11、19トン
船舶番号、船舶所有者等	240-59318愛知、名鉄海上観光船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	負傷 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約0.2m
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、係留用の台船に船首を南西方に向けて右舷着けする目的で、台船に接近し、左舷主機を後進に入れて右舷船尾部を台船に着け、船長が本件台船に乗り移って右舷船尾部に係船ロープを取った。</p> <p>船長は、本船に戻り、左舷主機を微速力前進として右舷船首部を台船に着け、右舷船首部の係船ロープを台船に取ろうとし、左舷主機を微速前進に入れたまま、右舷船首部の係船ロープを持って台船に乗り移ったところ、緊張した右舷船尾部の係船ロープが破断した。</p> <p>船長は、前進し始めた本船を止めようと思い、伸出する右舷船首部の係船ロープを強く掴んだ際、同ロープに引きずられて本件台船のビットに胸を打って負傷した。</p> <p>船長は、右舷船首部の係船ロープを本件台船のビットに取って本船に戻り、左舷主機を中立とした後、僚船の船長の支援を受けて新たに右舷船尾部から係船ロープを取って係船した。</p> <p>船長は、係船後、医療機関を受診し、肋骨骨折等と診断された。</p> <p>船長及びA社は、船首部及び船尾部の係船ロープの保守点検をしていなかった。</p> <p>船長は、右舷船首部の係船ロープを放すと本船が岸壁等に衝突するおそれがあると思い、同ロープを放さず引きずられた。</p> <p>船長は、ふだん、乗客がいない際、陸上の綱取係を配置せずに係船作業を行ったことが複数回あったので、綱取係を配置しなくても大丈夫</p>

	<p>夫と思っていた。</p> <p>安全管理規程に基づく作業基準には、「船舶の離着岸時の綱取り、綱放しは、綱取係が行う。」旨が定められていた。</p>
分析	<p>本船は、係船ロープの保守点検が行われていない中、係船作業中、船長が、左舷主機を微速力前進に入れたまま、右舷船首部の係船ロープを持って本件台船に乗り移った際、緊張した右舷船尾部の係船ロープが破断し、前進し始めた本船を止めようとして伸出する右舷船首部の係船ロープを強く掴んだことから、同ロープに引きずられて本件台船のビットに胸を打って負傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、係船ロープの保守点検が行われていない中、係船作業中、船長が、左舷主機を微速力前進に入れたまま、右舷船首部の係船ロープを持って本件台船に乗り移った際、緊張した右舷船尾部の係船ロープが破断し、前進し始めた本船を止めようとして伸出する右舷船首部の係船ロープを強く掴んだため、同ロープに引きずられて本件台船のビットに胸を打ったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>本事故後、A社は、乗組員に対し、離着岸時の綱取り、綱放しは、陸上の綱取係を配置するよう指導した。</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"> ・ 船長及び旅客船の運航事業者は、係船ロープの保守点検を行い、摩耗等がある場合は交換すること。 ・ 乗組員1人で運航する旅客船は、離着岸時の綱取り要員を配置することが望ましい。