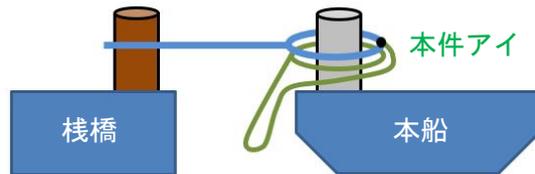


船舶事故調査報告書

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3月30日 10時20分ごろ
発生場所	北海道留萌市留萌港 留萌港北防波堤灯台から真方位185°950m付近 (概位 北緯43°57.0′ 東経141°38.1′)
事故の概要	港湾業務艇ゆりかもめは、係留作業中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和5年4月20日、主管調査官（函館事務所）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	港湾業務艇 ゆりかもめ、19トン
船舶番号、船舶所有者等	235-35834 北海道、国土交通省
乗組員等に関する情報	船長、一級小型 甲板員A
負傷者	軽傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aが乗り組み、北海道開発局の職員1人を乗せ、留萌港内の点検（岸壁や防波堤などに変状がないかの確認）を終え、同港内の係留地の棧橋に入船右舷着けするため船首を西方に向けて主機を中立とし、同棧橋に右舷船首を接舷した。</p> <p>甲板員Aは、右舷船首部で舷外に手を伸ばし、‘棧橋のビットに一端に係止した状態で同棧橋に置かれていた船首係留用の索’（以下「本件係留索」という。）を取った。</p> <p>本件係留索は、先端をアイ（環）加工した化学繊維製の2本のロープ（棧橋側のロープは、長さ約1.5m、直径約30mm、本船側のロープは、長さ約2.5m、直径約20mm）を繫いだもので、棧橋係留時は‘両ロープの先端を揃えて重ねたアイ’（以下「本件アイ」という。）を右舷船首部のボラードに掛けるようにし、また、棧橋係留後は棧橋側のロープのアイを同ボラードから外して棧橋との距離をとるようにしていた。（図1参照）</p>

栈橋係留時…乗下船しやすいように栈橋に近づける。



栈橋係留後…気象・海象の悪化に備えて栈橋から遠ざける。



図1 本船の係留状況

甲板員Aは、右手で本件アイを持って右舷船首部のボラードに掛け、手を離そうとしたところ、風の影響で船体が栈橋から離れて本件係留索が張り、右手中指が本件アイとボラードとの間に挟まれた。

甲板員Aは、留萌市内の病院で受診し、左中指挫創と診断された。

甲板員Aは、ふだん、本船が栈橋に近づいて本件係留索に弛みがある状況下で係留作業を行っており、本件アイを手で持って右舷船首部のボラードに掛けても危険を感じていなかったが、本事故当時は、本件係留索が若干張った状態だったので、本船を再度栈橋に近づけてもらってから係留作業を行えばよかったと本事故後に思った。

分析

本船は、係留作業中、本件係留索が僅かに張った状況下、甲板員Aが、本件アイを右手で持って右舷船首部のボラードに掛けたことから、風の影響で船体が栈橋から離れた際、本件係留索が張り、本件アイと同ボラードとの間に右手中指を挟まれて負傷したものと考えられる。

原因

本船は、係留作業中、本件係留索が僅かに張った状況下、甲板員Aが、本件アイを右手で持って右舷船首部のボラードに掛けたため、風の影響で船体が栈橋から離れた際、本件係留索が張り、本件アイと同ボラードとの間に右手中指を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

船舶所有者が運航管理を委託している会社は、本事故の発生を受け、再発防止策として次の措置を講じた。

- ・係留索のアイに補助ロープを取り付け、アイを船内のボラードに掛ける時は同ロープを持って行うようにすることで、アイとボラードとの間に指を挟まれることがないようにした。

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。

- ・乗組員は、係留作業時に係留索のアイを船内のボラードに掛ける際、風の影響等によって係留索が緊張する場合に備え、船体が岸

	<p>壁等に十分接近した状態で作業を行い、また、同アイの内側に指等を入れないこと。</p>
--	-----------------------------------------------