

船舶事故調査報告書

令和7年4月30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 高橋 明 子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和6年2月19日 17時00分ごろ
発生場所	香川県小豆島地蔵埼西方沖 地蔵埼灯台から真方位270° 2.18海里（M）付近 （概位 北緯34°25.0′ 東経134°11.5′）
事故の概要	貨物船佳蓮は、西北西進中、船倉内の片付け作業を行っていた乗組員がはしごから転落して負傷した。
事故調査の経過	令和6年4月26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	貨物船 佳蓮、499トン 141787、芙蓉海運株式会社 75.60m×12.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成24年8月22日
乗組員等に関する情報	船長 79歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年8月11日 免状交付年月日 令和2年7月30日 免状有効期間満了日 令和7年8月29日 機関士A 59歳 六級海技士（機関）（機関限定）（履歴限定） 免許年月日 平成23年7月6日 免状交付年月日 令和3年6月4日 免状有効期間満了日 令和8年7月5日
死傷者等	重傷 1人（機関士A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び機関士Aほか3人が乗り組み、揚げ荷を終えて空倉で、令和6年2月19日11時40分ごろ福山港に向けて阪南港を出港した。

機関士 A は、16 時 30 分ごろまでの機関当直を終え、船倉内のダンネージ^{*1}の片付けを思い立ち、単独で作業を開始した。

機関士 A は、本船が小豆島南西方沖を西北西進中、船倉床の片付けを終えた後、船倉壁面の支柱を固定していた約 3 m の高さにあったかすがい^{*2}を取り外す作業を行うこととした。

機関士 A は、17 時 00 分ごろ、長さ約 3 m、幅約 35 cm の移動はしご^{*3}（以下「本件はしご」という。）を壁面に立てかけ、右手に長さ約 1 m の鋼製のバールを持って約 1.5 m の高さまで登ったところで、本件はしごの下部が船尾側に滑って頂部が船首側に倒れて転落した。

（図 1 参照）

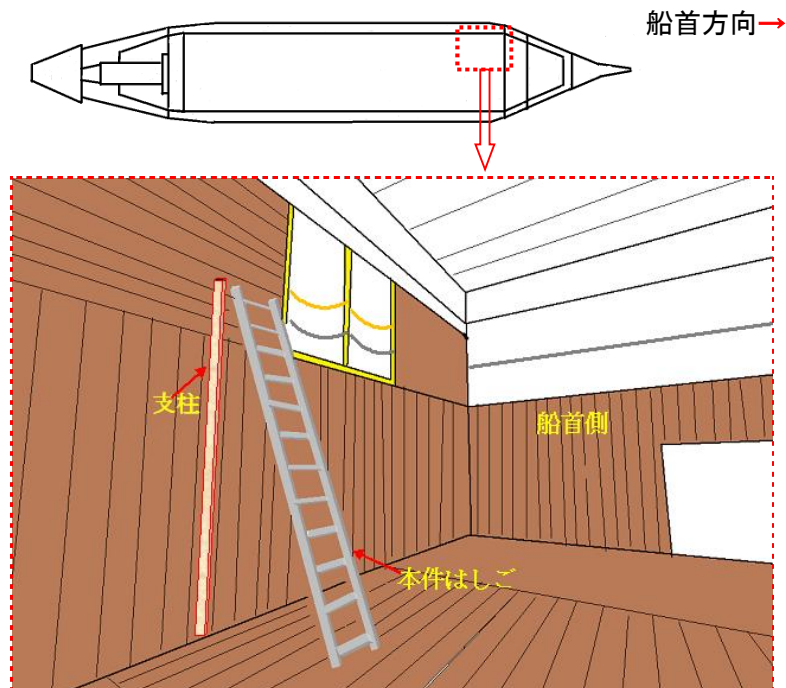


図 1 本事故発生時の本件はしごの立てかけ状況

船長は、船室で休んでいたところ、携帯電話の着信が機関士 A からあったものの、音声は不明瞭で事情が把握できなかったので不審に思い、船内を探したところ船倉内で頭部を船首方に向けて倒れている機関士 A と同方向に倒れていた本件はしごを発見した。

船長は、17 時 28 分ごろ、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、管理会社への報告を行った。

機関士 A は、本船が 19 時 45 分ごろ香川県高松市高松港に入港した後、海上保安庁が手配していた救急車により高松市内の病院に搬送され、右寛骨臼骨折、左橈骨遠位端骨折、右大腿骨頭圧迫骨折等

*1 「ダンネージ」とは、積み荷の損傷・水ぬれなどを防ぐため貨物の下に敷いたり挟んだりする木材。

*2 「かすがい」とは、材木と材木とをつなぎとめるために打ち込む、両端の曲がった大釘。

*3 「移動はしご」とは、昇降箇所に固定せず、必要に応じて移動させることができるはしご。

	の診断を受けた。 (付図1 航行経路図 参照)
その他の事項	船長は、機関士Aがこれまでも何度か単独で船倉内の片付け作業をしていたことがあったので、単独で作業をしないように注意を与えており、本事故前も片付け作業は、機関士Aや他の乗組員にも入港後に複数の船員で行うよう指示を与えていた。 機関士Aは、船体の揺れで本件はしごから転落したものと思っていたが、他の乗組員は当時の天候は穏やかで船体の揺れは感じていなかった。 本船は、揚げ荷時に降っていた雨で船倉内の床が濡れていた。 機関士Aは、ヘルメット、上下の作業服、滑り止めの付いたゴム製の手袋を着用し、安全靴を履いていた。 機関士Aは、船長から単独で片付け作業等をしないよう注意を受けていたものの、自身と他の乗組員の入港後の作業を軽減しようと思い、これまでも何度か単独で船倉内の片付け作業を行い、本件はしごを用いて何度か単独で登ったことがあったので、本事故時も単独で作業を行っていた。 船員労働安全衛生規則（昭和39年運輸省令第53号）第51条第1項では、以下のとおり定められている。 (高所作業) 第五十一条 船舶所有者は、床面から二メートル以上の高所であつて、墜落のおそれのある場所における作業を行わせる場合は、次に掲げる措置を講じなければならない。 一 作業に従事する者に保護帽及び墜落制止用器具を使用させること。 (略) 五 作業に従事する者との連絡のための看視員を配置すること。 ただし、事故があつた場合に速やかに救助に必要な措置をとることができる状態で二人以上の者が同時に作業に従事するときは、この限りでない。 機関士Aは、高所作業となる2m以上の高さに登る予定はなかったので、墜落制止用器具を使用していなかった。 機関士Aは、本船で本件はしごを使用する場合は、下部に滑り止めを装着することとなっていたが、簡単に行うことができる作業と思っていたので、本件はしごの下部に滑り止めを装着していなかった。
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、小豆島南西方沖を西北西進中、機関士Aが、船倉壁面に取

	り付けられた支柱を固定していたかすがいを取り外そうとして、単独で滑り止めを端部に装着していない状態の本件はしごに登ったことから、本件はしごの下部が滑って倒れ機関士 A が転落して負傷したものと考えられる。 機関士 A は、自身と他の乗組員の入港後の作業を軽減しようと思い、これまでも何度か単独で船倉内の片付け作業を行い、また、滑り止めを端部に装着していない状態で本件はしごに登ったことがあり、本事故時も単独で作業を行っていたものと考えられる。 本船の船倉の床が揚げ荷時に降っていた雨で濡れていたことは、本件はしごの下部が滑ったことに関与した可能性が考えられる。
原因	本事故は、本船が、小豆島南西方沖を西北西進中、機関士 A が、船倉壁面に取り付けられた支柱を固定していたかすがいを取り外そうとして、単独で滑り止めを端部に装着していない状態の本件はしごに登ったため、本件はしごの下部が滑って倒れ機関士 A が転落したことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	本船の管理会社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。 ・ 単独での作業はしないことを徹底する。 ・ 複数で作業をする場合、特に航海中にははしごをロープ等で固縛したり、人が支えたりするなどの安全策を講じる。 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 移動はしごを使用して作業を実施する乗組員は、同はしごを固定すること。また、移動はしごを固定できる場合であっても、同作業が高所作業になる場合は、単独での作業を避け、安全装備を装着の上、実施すること。 ・ 移動はしごの端部に、滑り止め装置を取り付けること。

付図1 航行経路図

