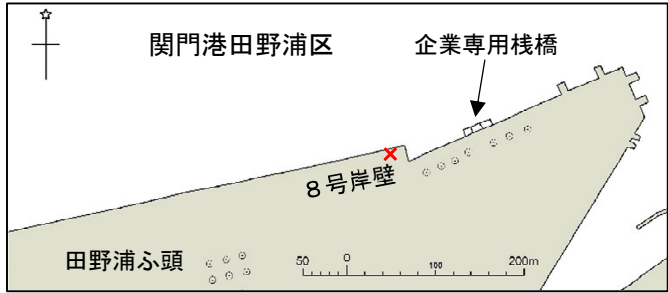


船舶事故調査報告書

令和6年12月18日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	釣り人負傷
発生日時	令和6年4月16日 16時00分ごろ
発生場所	関門港 ^{たのうぼ} 田野浦区田野浦ふ頭田野浦8号岸壁 門司埼灯台から真方位092° 1.3海里付近 (概位 北緯33° 57.7′ 東経130° 59.3′)
事故の概要	貨物船えいふく丸は、着岸作業中、船首部ハンドレールの支柱が破損し、飛散した支柱を岸壁にいた釣り人に当てて負傷させた。
事故調査の経過	令和6年6月18日、主管調査官（門司事務所）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	貨物船 えいふく丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140478、芙蓉物流株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 航海士A、三級（航海） 機関士A、五級（機関）（機関限定）
負傷者	軽傷 1人（釣り人）
損傷	本船 船首部ハンドレール支柱に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長、航海士A、航海士（以下「航海士B」という。）及び機関士Aほか1人が乗り組み、関門港田野浦区の企業専用棧橋に右舷着けで着棧した後、揚げ荷役を開始した。</p> <p>本船は、揚げ荷役を終え、船倉内の荷役に使用した重機を陸揚げする目的で、全ての係船索を取り込んで離棧作業を行った後、田野浦8号岸壁（以下「8号岸壁」という。）に後進して移動を開始した。</p> <p>(図1 参照)</p>  <p>図1 事故発生場所概略図</p> <p>船長は、ヘッドライン、前部スプリングライン（以下「スプリングライン」という。）、スタンラインの3本の係船索を取って8号岸壁に右舷着けしようとしていた。なお、3本の係船索のうち、ヘッドライ</p>

ン及びスプリングラインの導き方は、次のとおりであった。

- (1) ヘッドラインは、船首甲板の左舷係船機から左舷側前方のフェアリーダーを経由して右舷側前方のフェアリーダーに導き、そこから岸壁上の係船柱に向けて伸ばす。
- (2) スプリングラインは、船首甲板の右舷係船機から右舷側前方のフェアリーダー、更に同係船機右舷側のフェアリーダー（以下「本件フェアリーダー」という。）を経由して右舷側後方のフェアリーダーに導き、そこから岸壁上の係船柱に向けて伸ばす。

(図2、3 参照)

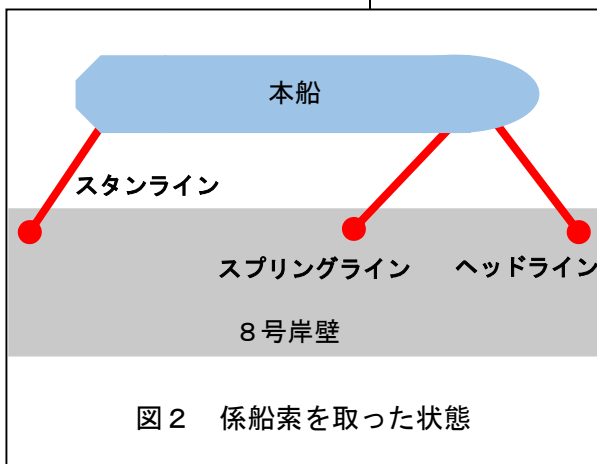


図2 係船索を取った状態

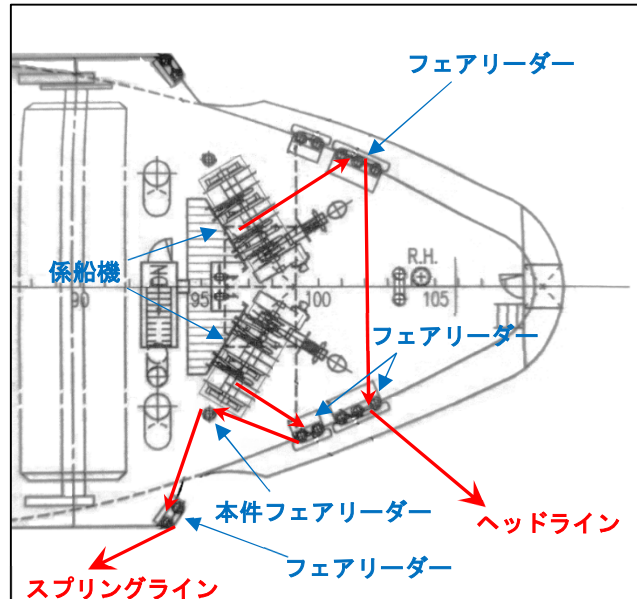


図3 ヘッドライン及びスプリングラインの導き方

陸上作業員は、本船の綱取りの目的で8号岸壁に到着したところ、同岸壁に複数の釣り人がいたので、同岸壁から一旦退避するよう注意喚起を行った。しかし、釣り人の1人は、8号岸壁から退避しなかった。

本船は、船長が船橋配置に、航海士A、航海士B及び機関士Aが船首配置に、機関長が船尾配置にそれぞれつき、8号岸壁沖に到着して同岸壁への着岸作業を開始した。

船首甲板では、機関士Aがスプリングラインを導き始めると同時に航海士Aが退避していない釣り人に注意喚起を行いながらヘッドラインを導き始め、航海士Bが係船機の操作レバーのところまで待機していた。

航海士Aは、ヘッドラインを岸壁上の係船柱に向けて伸ばした後、機関士Aが本件フェアリーダーにスプリングラインを経由させていると思い、同ラインの経由状況を確認しないまま、航海士Bに対してヘッドライン及びスプリングラインを巻き上げるよう指示した。しかし、本船は、本件フェアリーダーにスプリングラインが経由されてお

らず、同ラインが船首部ハンドレールの支柱と接触した状態であった。

(図4、5 参照)



図4 本事故当時のスプリングラインの導き方

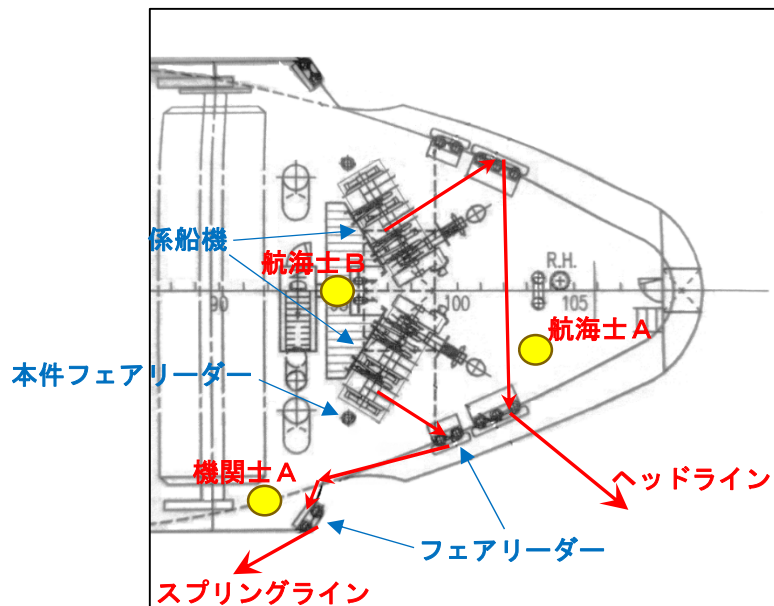


図5 本事故当時の乗組員の配置

本船は、航海士Bが係船機のレバーを操作してヘッドライン及びスプリングラインの巻き上げを始めたところ、スプリングラインが緊張して船首部ハンドレールの支柱に外向きの力が掛かって同支柱が破損し、飛散した支柱が8号岸壁で退避していなかった釣り人の足に当たった。

(図6 参照)

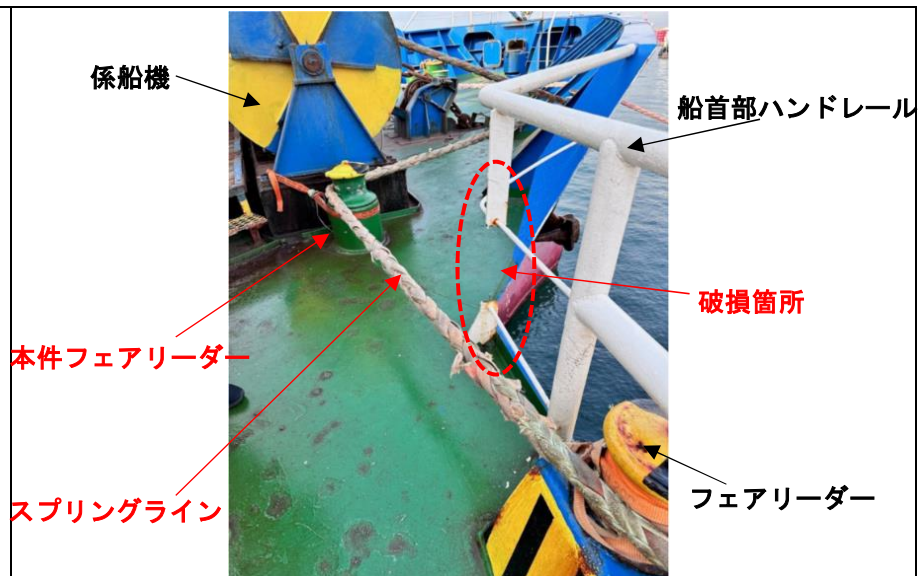


図6 船首部ハンドレールが破損した状況
及び本事故発生後にスプリングラインを導き直した状況

航海士Aは、巻き上げを指示した後、ヘッドラインの張り具合を見ていたところ、異音聞こえた後、陸上作業員から釣り人が負傷しているのを聞いた。

船長は、8号岸壁に人が集まって騒いでいるように見えたので、甲板上に向かったところ、釣り人が負傷しているのを認めた。

船長は、8号岸壁に降りて釣り人の負傷状況を確認した後、本事故の発生をA社に連絡した。

釣り人は、携帯電話で救急車を要請した後、救急車で病院に搬送され、左下腿挫創及び右下腿打撲傷と診断された。

本船では、企業専用棧橋から8号岸壁までの距離が近かったため、急いで離棧作業を行って、そのまま後進して着岸作業を行っていた。

航海士Aは、速やかに重機を陸揚げして出港しなければならない思いがあり、急いで着岸作業を行おうとして焦りがあった上、釣り人が退避していないことに気を取られていたと本事故後に思った。

機関士Aは、船首配置で船首甲板の作業を手伝った後、船尾配置に向かうこととしており、急いで着岸作業を行おうとして焦りがあったため、本件フェアリーダーにスプリングラインをうっかり経由し忘れてしまったと本事故後に思った。

航海士Aは、焦らずに時間的余裕を持って作業を行い、作業指揮者として係船索の導き具合の確認を徹底していれば、本事故が起こることはなかったと本事故後に思った。

分析

本船は、8号岸壁に釣り人1人が退避していない状況下で着岸作業中、機関士Aが本件フェアリーダーにスプリングラインを經由し忘れていたものの、航海士Aが本件フェアリーダーに同ラインが經由されていると思い込み、スプリングラインの経由状況を確認しないまま同

	<p>ラインの巻き上げを航海士Bに指示し、航海士Bがスプリングラインを巻き上げたことから、同ラインが緊張して船首部ハンドレールの支柱に外向きの力が掛かって同支柱が破損し、飛散した支柱が釣り人に当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、次のことから、スプリングラインの経由状況を確認しないまま、同ラインの巻き上げを指示したものと考えられる。</p> <p>(1) 機関士Aが本件フェアリーダーにスプリングラインを經由させていると思い込んでいたこと。</p> <p>(2) 釣り人が退避していないことに気を取られていたこと。</p> <p>(3) 急いで着岸作業を行おうとして焦りがあったこと。</p> <p>機関士Aは、急いで着岸作業を行おうとして焦りがあったことから、本件フェアリーダーにスプリングラインを經由し忘れていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、8号岸壁に釣り人が退避していない状況下で着岸作業中、航海士Aが、本件フェアリーダーにスプリングラインが經由されていると思い込み、同ラインの経由状況を確認しないままスプリングラインの巻き上げを航海士Bに指示し、航海士Bが同ラインを巻き上げたため、緊張したスプリングラインが船首部ハンドレールの支柱を破損し、飛散した支柱が釣り人に当たっ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>A社は、本事故後、次の再発防止策を行うこととし、A社の乗組員に周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェアリーダーへ確実にロープが掛かっていることを確認すること。 ・周囲への十分な注意と退避を徹底し、安全を確認した後、作業を実施すること。 <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"> ・作業指揮者は、着岸作業を行う場合、係船索が決められたフェアリーダーを經由しているか、船体設備に接触するおそれがないかなどを確実に確認した後、係船機の操作を指示すること。 ・乗組員は、着岸作業を行う場合、安全を優先させ、焦らずに余裕を持って着岸作業を行うこと。 ・釣り人は、船舶が着岸作業や離岸作業を行っている場合、係船索により船体設備が破損したり、係船索が破断して跳ねられたりするおそれがあるので、岸壁や係船索には絶対に近寄らないこと。