

船舶事故調査報告書

平成22年5月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成21年9月28日 15時10分ごろ
発生場所	和歌山市 和歌山 ^{あおぎし} 青岸北防波堤灯台から真方位287°3,100m付近 （概位 北緯34°13.5′ 東経135°05.8′）
事故調査の経過	平成21年12月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第五住 ^{すみえい} 栄丸、499トン 129308、有限会社住栄興業 65.50m×13.50m×6.81m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和62年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年7月7日 免状交付年月日 平成21年9月11日 免状有効期間満了日 平成26年10月3日 機関長 男性 51歳 五級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 昭和54年6月15日 免状交付年月日 平成21年9月11日 免状有効期間満了日 平成27年7月25日 一等航海士 男性 25歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成16年12月27日 免状交付年月日 平成19年3月19日 免状有効期間満了日 平成24年8月28日
死傷者等	負傷 1人（機関長：鼻骨骨折及び顔面打撲）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、船長を操舵室に、機関長を船首に、一等航海士と甲板員を船尾にそれぞれ配置して平成21年9月28日14時50分ごろ和歌山港を出港したのち、一等航海士と甲板員は、船橋前壁付近の右舷舷外にあるフェンダータイヤ（以下「本件タイヤ」という。）を吊り下げているワイヤロープが損傷していたことから、船長や他の乗組員との打ち合わせをせず、これを交換することとした。 船首配置を解かれた機関長は、船尾の方で何かの作業が行われているの

	<p>かと思い、左舷側通路を通過して船尾方に向かった。</p> <p>一等航海士及び甲板員は、本件タイヤに巻き上げ用ロープを掛けたのち、甲板員が船橋後方の船尾甲板中央でウインチの操作につき、その右舷側で一等航海士が本件タイヤの状態を見ながら甲板員に合図を送り、本件タイヤを引き揚げる作業を開始したが、その直後に本件タイヤがブルワークに引っ掛かり、本件タイヤが強い力で引っ張られる状態となった。</p> <p>機関長が船橋の前を左舷側から右舷側に移動して右舷端に到達した15時10分ごろ、引っ掛かっていた本件タイヤがブルワークから外れ、船内に飛び込んで機関長を直撃し、機関長は顔面を強く打ってその場に倒れ意識を失った。</p> <p>事故の発生に気付いた船長は、機関長が意識はないものの呼吸していることを確認して港に引き返し、15時25分ごろ入港したのち、直ちに機関長を最寄りの病院に搬送し、機関長は約1週間の入院加療を受けた。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：穏やか</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本件タイヤは、直径約120cm、幅約50cmで、重さは約100kgであった。</p> <p>損傷していたワイヤロープの直径は、約16mmであった。</p> <p>本件タイヤの巻き上げに使用されていたロープの直径は、約50mmであった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、和歌山港沖を航行中、本件タイヤを吊り下げているワイヤロープの交換作業を行っていた際、ウインチで巻き上げていた本件タイヤがブルワークに引っ掛かり、強い力が作用したままブルワークから外れて船内に飛び込み、機関長を直撃したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件タイヤを吊り下げているワイヤロープの交換作業を行うに当たり、船長を含めた乗組員全員での打ち合わせが行われなかったことから、作業区域への立ち入り制限や監視体制の強化などの適切な安全措置がとられず、同作業が行われていることを知らなかった機関長が作業現場に接近したものと考えられる。</p> <p>ウインチを操作していた甲板員、及び甲板員に合図を送っていた一等航海士は、船橋が死角になり、機関長が作業現場に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、和歌山港沖を航行中、本件タイヤを右舷舷外に吊り下げているワイヤロープの交換作業を行うにあたり、船長を含めた乗組員全員での打ち合わせが行われなかったため、作業が行われていることを知らなかった機関長が作業現場に接近した際、ロープで巻き上げ中にブルワ</p>	

	一クに引っ掛かった本件タイヤがブルワークから外れて船内に飛び込み、機関長を直撃したことにより発生したものと考えられる。
--	---