

船舶事故調査報告書

平成23年12月8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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成22年11月5日 08時17分ごろ～09時24分ごろの間）
発生場所	不明（新潟県糸魚川市姫川港北北東方沖 姫川港沖防波堤東灯台から真方位109° 140m付近～同灯台から真方位026° 14海里付近の間）
事故調査の経過	平成22年11月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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18 ^{まつさき} 松前丸、289トン 120097、松前海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 51.92m (Lr) × 11.50m × 5.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年6月6日 免状交付年月日 平成21年4月14日 免状有効期間満了日 平成26年5月30日 一等航海士 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年4月11日 免状交付年月日 平成18年3月13日 免状有効期間満了日 平成23年4月10日
死傷者等	死亡 1人（一等航海士）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、平成22年11月5日08時05分ごろ、砂を積載して姫川港を出港し、新潟県佐渡市両津港へ向かった。 一等航海士は、出港時、機関長と共に船首配置に就き、08時17分ごろ船首配置が解かれ、その後、1人でクレーンのワイヤの振れ止め作業を行った。 本船は、船長が操船して両津港へ向けて北北東進中、一等航海士が船橋当直の交代に昇橋しないことから船内を探したところ、一等航海士が見当たらず、09時24分ごろ、船長が船舶所有会社へ連絡し、反転して搜索を開始した。 15時08分ごろ搜索していた巡視艇が漂流している遺体を発見し、の

	<p>ち、本船乗組員により一等航海士と確認された。</p> <p>一等航海士は、溺死と検案された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>	
その他の事項	<p>一等航海士は、平成16年から本船に乗船していた。</p> <p>一等航海士は、高血圧の薬を服用していた。</p> <p>一等航海士は、ヘルメット、長靴、カップ上下、ゴム手袋を着用していたが、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船は、船尾船橋型の貨物船であり、船体中央に貨物倉を配置し、船首部に荷役用のクレーンを装備していた。</p> <p>クレーンのワイヤの振れ止め作業は、船橋前面のブームレストに固定されたブーム先端から垂れ下がったワイヤロープをハッチカバー上で繊維製ロープを使って束ねた上、同ロープを左右両舷のハッチコーミング下部のクリートに固定する作業であったが、本事故当時は、左舷側のロープしか取り付けられていなかった。</p> <p>クレーンのワイヤの振れ止め作業は、ふだん、一等機関士が行っていたが、本事故時、一等機関士は他の作業を行っており、一等航海士が自発的に振れ止め作業を行った。</p> <p>本船は、貨物倉の両舷通路に船舶設備規程に定めるブルワーク、さく欄等の転落防止のための装置を設けていなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>一等航海士は、溺死した。</p> <p>本船は、姫川港沖を北北東進中、08時17分ごろ船首配置が解かれ、09時24分ごろクレーンのワイヤの振れ止め作業を行っていた一等航海士が船内にいないことが判明したことから、この間において、一等航海士が落水した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、貨物倉の両舷通路にブルワーク、さく欄等の転落防止のための装置が設けられていなかったことから、クレーンのワイヤの振れ止め作業を行っていた一等航海士が右舷側ハッチコーミング下部のクリートに右舷側の振れ止めロープを取り付けようとして落水した可能性があると考えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が姫川港沖を北北東進中、本船の貨物倉の両舷通路にさく欄等の転落防止のための装置が設けられていなかったため、クレーンのワイヤの振れ止め作業を行っていた一等航海士が落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	
参考	<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> <p>・荷役作業の都合などにより貨物倉の両舷通路のさく欄等の転落防止の</p>	

	<p>ための装置を取り外した場合は、作業終了後、直ちに復旧すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・甲板作業を行う際には、作業用救命衣等を着用すること。
--	--