

## 船舶事故調査報告書

平成23年12月1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	乗組員負傷
発生日時	平成22年8月23日 08時17分ごろ
発生場所	富山県高岡市伏木富山港伏木区 伏木西防波堤灯台から真方位245° 240m付近 (概位 北緯36° 47.7' 東経137° 03.9')
事故調査の経過	平成22年11月16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	油タンカー <sup>しょうゆう</sup> 昭 裕 丸、2,997トン 133947、宮崎海運株式会社 104.97m×15.40m×7.60m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成5年8月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年1月14日 免状交付年月日 平成20年12月17日 免状有効期間満了日 平成26年4月5日 司厨長 男性 68歳
死傷者等	負傷 1人（司厨長）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長及び司厨長ほか7人が乗り組み、着棧前ミーティングを終え、伏木富山港伏木区の左岸1号岸壁に右舷着けの係船作業を行っていた。</p> <p>本船の船尾甲板には、係船索を巻き取る係船機リール（以下「リール」という。）が4台並列に配置され、二等航海士がリール中央付近の船首側で船尾方を向いて4台のリールの操作に、甲板手Aが作業指揮に、司厨長が作業にそれぞれ当たっていた。</p> <p>甲板手Aは、スターンラインのリールのブレーキを締め、クラッチを外すために左舷側のリールへ移動し、他の係船作業を見ていなかった。</p> <p>司厨長は、スプリングラインを固定したのち、ブレストラインの弛みをとることとし、右舷側船尾甲板に移動した。</p> <p>司厨長は、二等航海士へブレストラインの弛みをとるように要請したのち、ブレストラインが正船尾フェアリーダに掛けられていないことに気づき、リールに巻き取られ始めたブレストラインにはじかれる危険を感じたので、避難しようとしたが、ブレストラインをまたぐほかに方法がなく、ブレストラインをまたいだところ、コイルダウンしていたブレストライン</p>

	<p>に足をすくわれて転倒し、身体がリールの方へ運ばれ、平成22年8月23日08時17分ごろ右足がリールに当たって負傷した。</p> <p>司厨長の大声に気付いた二等航海士は、即座にプレストラインのリールを停止して船長に報告した。</p> <p>司厨長は病院に搬送され、右下腿骨骨折及び右下腿コンパートメント症候群と診断された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期</p>	
その他の事項	<p>本船の船尾の入港配置は、二等航海士、甲板手A及び司厨長となっていた。</p> <p>司厨長は、平成22年4月以来、本事故発生までに約80回の着岸作業に従事していた。</p> <p>入港準備作業では、プレストラインは船尾甲板にコイルダウンされ、ロープエンドが右舷側のフェアリーダに導かれていた。</p> <p>二等航海士のリールの操作位置からは、死角が生じていたので船尾甲板上の作業を確認することができなかった。</p> <p>本船の係船索取扱作業要領には、複数のフェアリーダを利用した係船索の繰出し方法や係船作業中の危険区域等が記載されていた。</p> <p>本船は、出入港手順書が作成されており、船尾配置の作業指揮者が甲板手Aであった。</p> <p>司厨長は、月1回の船内安全衛生委員会及び入港時に実施する着棧前ミーティング等に参加していた。</p> <p>司厨長は、以前に他社で甲板員として乗船した経験があった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、伏木富山港伏木区の左岸1号岸壁において係船作業中、司厨長が、プレストラインがフェアリーダに掛かっていることを確認しないで二等航海士へプレストラインの弛みをとるよう要請したことから、フェアリーダにプレストラインが掛かっていないことに気づき、危険区域外に避難しようとした際、巻き取られていたプレストラインをまたいだところ、コイルダウンしていたプレストラインに足をすくわれて転倒し、身体がリールの方へ運ばれ、右足がリールに当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、リールの操作位置からは船尾甲板が見えなかったため、司厨長の作業状況及びプレストラインの状況を確認できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>甲板手Aは、出入港手順書のとおり、作業の状況を確認しながら二等航海士にリール操作を指示していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、本船が、伏木富山港伏木区の左岸1号岸壁において係船作業中、司厨長が、ブレストラインがフェアリーダに掛かっていることを確認しないで二等航海士へ弛みをとるように要請したため、フェアリーダにブレストラインが掛かっていないことに気付き、危険区域外に避難しようとした際、巻き取られていたブレストラインをまたいだところ、コイルダウンしていたブレストラインに足をすくわれて転倒し、身体がリールの方へ運ばれ、右足がリールに当たったことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>本事故後、船長は、次の改善措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船長の部署解除があるまでは、指揮命令系統を継続する。</li> <li>・リールは、作業指揮者からの指示で操作を行う。</li> <li>・作業指揮者は、誰も危険区域に入っていないことを確認してリールの運転指示を出す。</li> <li>・作業指揮者は、係船索を岸壁ビットに取り、確認後にリールの操作を指示する。</li> <li>・フェアリーダに係船索を掛ける時期は、コイルダウンの終了後とする。</li> <li>・係船索の繰出し中などは近づかず、係船索を扱う場合は、リールを停止させてから行う。</li> <li>・係船作業中は、危険区域に立ち入らない。危険区域に立ち入る場合は、十分にリールの状態を確認しながら入り、作業が終了したら、速やかに危険区域から離れる。</li> <li>・船首・船尾の作業現場に注意喚起の表示をする。</li> </ul> <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"> <li>・作業手順を遵守すること。</li> <li>・係船作業中は、危険区域に立ち入らないこと。</li> <li>・安全の確認をすること。</li> </ul>