

## 船舶事故調査報告書

平成24年11月29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 根本 美奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成23年4月4日 08時25分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北第3区の岸壁 大阪府大阪市所在の大阪南港沖防波堤灯台から真方位170° 2.3海里付近 (概位 北緯34° 34.4′ 東経135° 25.7′)
事故調査の経過	平成23年5月25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。
<b>事実情報</b> 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>さんと</sup> 三都丸、181トン 134896、三都海運有限会社 41.60m×7.60m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、441kW、平成6年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 37歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月22日 免状交付年月日 平成22年12月15日 免状有効期間満了日 平成28年3月21日 一等航海士 男性 51歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成7年9月1日 免状交付年月日 平成19年12月20日 免状有効期間満了日 平成24年12月19日
死傷者等	重傷 1人（一等航海士）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、一等航海士及び機関長の3人が乗り組み、阪神港堺泉北第3区の岸壁に左舷着けで着岸して積み荷役を行った後、出港準備作業のため、一等航海士が、船首及び船尾に各3本取った係船ロープのうち、船首左舷外側のロープドラムに取った1本（以下「本件増しロープ」という。）を船首甲板まで手繰り上げて甲板上に輪状に並べ、その後、係船機を運転して本件増しロープを手繰りながらロープドラムに巻き取っていた。

	<p>本船は、ロープドラムとフェアリーダーの間等の甲板上に作業中における立入禁止区域を示す黄色塗装を行っていたが、一等航海士は、係船機を運転し、船首甲板上の黄色塗装範囲に入っていた。</p> <p>一等航海士は、平成23年4月4日08時25分ごろ、立ちくらみが生じてよろけ、右足が巻き取り中の本件増しロープに絡まってロープドラムに巻き込まれ、病院に搬送されて肋骨2本及び右足腓骨を骨折していることが分かり、治療を受けた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、本事故時、出港準備中であつたが、出港配置はまだ発令されていなかった。</p> <p>船長は、陸上の事務所に向かって岸壁を通行中、陸上作業員の叫び声を聞いて本船を振り返ったところ、一等航海士が係船機のロープドラムと共に1回転するのを目撃し、現場に駆けつけた。</p> <p>船首の係船機は、揚錨機兼用で両舷にあり、1機につき2個のロープドラムを装備し、速度調整の操作ハンドルは中央付近に、各ロープドラムのクラッチハンドル及びブレーキハンドルは各ロープドラム付近にそれぞれ装備されており、操作ハンドルと外側のロープドラム用のクラッチハンドル及びブレーキハンドルとの距離は約2mであつた。</p> <p>一等航海士は、係船機を運転する際、操作ハンドルとクラッチハンドル及びブレーキハンドルの位置が離れており、1人で操作するには何回も行き来しなければならなかつたので、ふだんから操作ハンドルで係船機を運転状態としてブレーキを緩め、クラッチを入れてロープドラムを回転させていた。</p> <p>一等航海士は、過去にも立ちくらみの経験があつたが、健康診断では問題がなかつた。</p> <p>本件増しロープは、ポリプロピレン製、直径42mmで、平成20年4月に購入して同22年10月から使用開始された比較的新しいものであり、表面にささくれなどの傷はなかつた。</p> <p>船舶所有者は、「係船ロープ繰り出し中は、巻き込まれるおそれがあるから手足を使用してはならない」などと記載した「船舶作業基準集」と称する冊子を操舵室に備えていたが、一等航海士は冊子の存在を知らなかつた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析 本船は阪神港堺泉北第3区の岸壁において積み荷役終了後、出港準備中の一等航海士が、本件増しロープをロープドラムに巻き取り中、</p>

	立入禁止区域に入っていたことから、立ちくらみがしてよろけた際、右足が巻き取り中の本件増しロープに絡まってロープドラムに巻き込まれ、負傷したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が阪神港堺泉北第3区の岸壁において積み荷役終了後、出港準備中の一等航海士が、本件増しロープをロープドラムに巻き取り中、立入禁止区域に入っていたため、立ちくらみがしてよろけた際、右足が巻き取り中の本件増しロープに絡まってロープドラムに巻き込まれたことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶所有者及び船長は、危険な作業を防止するため、乗組員に対し、安全な作業方法の周知を徹底すること。</li> </ul>