

# 船舶事故調査報告書

平成25年1月31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	乗組員死亡
発生日時	不明（平成24年9月24日 09時30分ごろ～11時00分ごろの間）
発生場所	熊本県天草市御所浦島南岸 天草市所在の御所浦港本郷北防波堤灯台から真方位178°3300m付近 （概位 北緯32°18.7′ 東経130°20.2′）
事故調査の経過	平成24年10月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 押船 第十八こがね丸、70.87トン 124633、有限会社山口海運 22.2m×5.5m×2.5m、鋼 ディーゼル機関、367kW、昭和56年5月 B クレーン台船 山勝号、846トン なし、有限会社山口海運 50.00m×15.00m×3.25m、鋼 機関なし、平成元年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年10月29日 免状交付年月日 平成23年4月7日 免状有効期間満了日 平成28年6月25日 機関長 男性 63歳 五級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 昭和46年5月14日 免状交付年月日 平成21年4月28日 免状有効期間満了日 平成27年4月25日
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、B船と押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、平成24年9月24日09時3

	<p>0分ごろ御所浦島南岸の採石場の石材積出し岸壁（以下「石材岸壁」という。）に着岸したのち、機関長がB船船首甲板に設置されたクレーンを操縦して船倉に石材約600m<sup>3</sup>を積み込む荷役作業を開始した。</p> <p>機関員及び甲板員は、石材岸壁に着岸する際、機関員が船首配置に甲板員が船尾配置にそれぞれ就き、機関員が船尾でスパッド（船体を固定するための鉄製角柱）2本の操作を行う甲板員に合図を送ってスパッドを降下させ、船首の係船索を取ったのち、機関員及び甲板員が、B船ハウス直下の発電機室において、甲板散水用ポンプの開放掃除を行っていたが、発電機の騒音で外部からの音が聞こえにくい状況であった。</p> <p>機関長は、11時00分ごろ荷役作業が終了した際、船長が、クレーン旋回径の立入り禁止区域内において、船倉コーミング付近の船体中央やや左舷寄りの甲板上に正座した状態から頭を右舷側にして仰向けで倒れているのを発見した。</p> <p>機関員は、119番通報して救助を依頼し、船長は、来援した救助艇により病院に搬送され、死亡が確認された。</p> <p>船長の死因は、右第5～11及び左第3～12肋骨骨折、脊椎及び腹壁損傷、両側血気胸、皮下気腫、後腹膜血腫等の外部からの圧迫に伴う外傷性ショック死であった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、船首から順にクレーン、船倉及びハウスで構成され、‘クレーン後部に付設されていたカウンターウエイト’（以下「クレーンウエイト」という。）が縦約50cm、甲板から下端までの高さが約110cm、船倉コーミング船首壁面の甲板から上端までの高さが約107cmであり、クレーンが船首方に向けてクレーンウエイトが船尾方に旋回した際、同ウエイトと船倉コーミング船首壁面との最小隙間が約10cmであった。</p> <p>船長は、A船押船列の安全管理者であり、ふだん、荷役作業中、作業全体にわたって安全確認等を行っていた。</p> <p>船長の胸部及び腹部の負傷箇所は、クレーンウエイトの甲板上からの高さに一致していた。</p> <p>機関長は、クレーンの操縦を担当し、石材岸壁着岸前からクレーンの操縦席に入るようにしており、荷役作業中、クレーン操縦席から前方及び右側面以外の左側面から後方にかけての視界が全て死角となり、また、外部からの音がクレーンの機関音で聞き取りにくい状況であった。</p> <p>機関長は、船長が、ふだん、乗組員に対し、クレーン使用中には、クレーン旋回径の立入り禁止区域内に入らないよう指導していたこと</p>

	から、クレーン使用中の同区域内に船長が立ち入ることはないものと思っていた。
<b>分析</b> 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	A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし 船長の死因は、外傷性ショック死であった。 A 船押船列は、09時30分ごろ御所浦島南岸の石材岸壁に着岸し、B船のクレーンを使用して荷役作業を行ったのち、11時00分ごろB船のクレーン旋回径の立入り禁止区域に倒れている船長が発見されたことから、この間において、船長が、B船のクレーン旋回径の立入り禁止区域内に入り、胸部及び腹部をクレーンウエイトと船倉コーミングとの間に挟まれたことから、死亡したものと考えられるが、目撃者がいないことから、船長が、B船のクレーン旋回径の立入り禁止区域内に入り、胸部及び腹部をクレーンウエイトと船倉コーミングとの間に挟まれた状況を明らかにすることはできなかった。
<b>原因</b>	本事故は、A 船押船列が、御所浦島南岸で荷役作業中、船長が、B 船のクレーン旋回径の立入り禁止区域内に入り、クレーンウエイトと船倉コーミングとに胸部及び腹部を挟まれたため、発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	船舶所有者は、本事故後、B 船のクレーン旋回径の立入り禁止区域を示す高さ約80cmのハンドレールを1段かさ上げして高さ約110cmとした上、同区域への立ち入りを禁止する看板を更新するとともに、増設した。 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。 ・クレーンの旋回径の立入り禁止区域内に進入する必要がある場合は、クレーンの使用を中止すること。