

船舶事故調査報告書

平成26年2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 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25年11月15日（金） 16時07分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江港 福江港2号防波堤灯台から真方位220°450m付近 （概位 北緯32°41.8′ 東経128°51.1′）
事故調査の経過	平成25年12月6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	旅客船 おうしま、42トン 134577、有限会社黄島海運 21.20m×4.80m×2.00m、軽合金 ディーゼル機関2基、882kW（合計）、平成8年3月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和62年2月19日 免状交付年月日 平成24年3月6日 免状有効期間満了日 平成29年3月5日 一等航海士 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年7月4日 免状交付年月日 平成22年9月17日 免状有効期間満了日 平成28年7月3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、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、風速約5～6 m/s の北寄りの風が吹く状況下、一等航海士が船首で、機関長及び一等機関士が船尾でそれぞれ入港配置に就き、福江港の1号棧橋（以下「本件棧橋」という。）に出船左舷着けの着棧作業中であった。 本船は、本件棧橋が北北西方に向いて設置されており、右回頭後、船首右舷方から風を受ける態勢で本件棧橋に接近した。 一等航海士は、接近する速さがふだんより過大だと感じ、とっさに船首左舷ブルワーク（以下「本件ブルワーク」という。）に上がって

	<p>船首パルピット（ブルワークの上に設置された手すり）の下端にロープの端を固縛して舷側に下げてあった防舷物を前かがみになって持ち、船首左舷と本件棧橋の接触が予想される位置までわずかに移動させた。</p> <p>一等航海士は、ロープを握った左手が本件ブルワークの上端の舷側付近にあり、左舷船首と本件棧橋が接触した際、ロープが緊張し、平成25年11月15日16時07分ごろ左手の指がロープと本件ブルワークとの間に挟まれた。</p> <p>一等航海士は、救急車で病院へ搬送され、左手指の圧挫傷で薬指が全治約2か月と診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約5～6m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>一等航海士は、機関部の乗組員に対して安全な甲板作業を行うための指導をしていた。</p> <p>船長は、本船が軽合金製であり、風の影響を受けて圧流されやすいと思っていた。</p> <p>船長は、毎月1日及び15日に船内のミーティングを開き、安全について、意識の高揚を図るようにしていた。</p> <p>防舷物は、全長約2.4m、持ち手部分のロープの直径約1.4mm、長さ約1.1mであり、発泡スチロール製の浮き21個を3列にして使用されていた。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、福江港の本件棧橋に出船左舷着けの着棧作業中、一等航海士が船首パルピットの下端にロープの端を固縛して舷側に下げてあった防舷物を持ち、移動させていたところ、左舷船首と本件棧橋が接触した際、左手の指が緊張したロープと本件ブルワークとの間に挟まれたことから、負傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、福江港の本件棧橋に出船左舷着けの着棧作業中、一等航海士が船首パルピットの下端にロープの端を固縛して舷側に下げてあった防舷物を持ち、移動させていたところ、左舷船首と本件棧橋が接触した際、左手の指が緊張したロープと本件ブルワークとの間に挟まれたため、発生したものと考えられる。</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> <ul style="list-style-type: none"> ・移動しながら使用する防舷物は、船体に固縛されていないものを用意すること。