

船舶事故調査報告書

平成27年3月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成26年5月29日 17時35分ごろ
発生場所	京浜港川崎区の東扇島5号岸壁 川崎東扇島防波堤東灯台から真方位270° 1,500m付近 (概位 北緯35° 29.70′ 東経139° 46.00′)
事故調査の経過	平成26年7月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての一等航海士からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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 第十一 ^{ほうえい} 豊栄丸、238トン 132806、株式会社糸井商会 43.00m×9.20m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、404kW、平成2年11月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年7月11日 免状交付年月日 平成22年6月2日 免状有効期間満了日 平成27年7月10日 一等航海士 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月8日 免状交付年月日 平成23年3月7日 免状有効期間満了日 平成28年3月7日
死傷者等	死亡 1人（一等航海士）、軽傷 1人（船長）
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、京浜港川崎区の東扇島5号岸壁に着岸している自動車運搬船にC重油約150tを給油する目的で、自動車運搬船の左舷船尾側に左舷着けで接舷して給油作業を開始した。 船長と一等航海士は、給油作業終了後、自動車運搬船の船上で給油量及び油漏れ等の異常がないことを確認し、‘自動車運搬船の左舷外板に設けられた乗船口’（以下「本件乗船口」という。）のハンドレー

	<p>ルにシャックル留めした本船の縄ばしごを使用し、本船に戻ろうとしていた。</p> <p>船長は、縄ばしごを約3、4段（約1.2m）降りた時、平成26年5月29日17時35分ごろ、「あっ」という大きな声を聞くと同時に、一等航海士が、船長の頭と肩の右側をかすめるようにして本船の左舷船尾付近にある賄い室入口前の上甲板上に墜落したのを認めた。</p> <p>船長は、直ちに本船所有者の担当者及び海上保安部に通報し、救急車を要請し、その後、運航管理者の担当者に連絡した。</p> <p>一等航海士は、18時10分ごろに到着した救急車により病院に搬送されたが、21時08分ごろ死亡が確認され、死因は、後頭部打撲による脳挫傷と検案された。</p> <p>船長は、顔面に打撲等の軽傷を負った。</p> <p>（付図1 自動車運搬船（事故発生時の縄ばしごの設置状況）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士は、本船に約12年間一等航海士として乗り組み、給油作業を熟知しており、インターネットを用いて給油する船舶のバンクステーション（給油取入口）、ビットの位置及び船舶の出入港時間等を調べた上で、本船の給油作業前のミーティングに臨んでいた。また、本事故以前に労働災害にあったことはなく、健康状態に問題があるようには見えなかった。</p> <p>船長は、本事故時の給油作業が、本船の上甲板から本件乗船口までの高さが約6mで、ふだん行う同作業時の高さの約半分であり、海上も穏やかで、給油量（給油時間約1時間）も少ないことから、作業に余裕があると思っていた。</p> <p>一等航海士は、給油作業中、常にヘルメット、安全靴及びゴム手袋を着用しており、作業終了後、船長と共にゴム手袋を洗い油で洗浄し、滑らないようにぬめり等を取っていた。</p> <p>縄ばしごは、長さ約10m、幅約0.46mで、ビニロンとポリエステル混紡糸を使用しており、本事故時購入後約4年を経過していたが、損傷等はなかった。</p> <p>縄ばしごの着脱作業は、燃料油納入会社の立会人と給油を受ける船舶の乗組員が行うことが慣例になっていたが、本事故時、本件乗船口の水先人昇降口付近には、誰もいなかった。</p> <p>本件乗船口は、高さ約2.8m、船首尾方向の長さ約16.5mで、船首側及び船尾側ハンドレール（高さ約1.2m）の間に水先人昇降口があり、水先人が乗り降りするためのハンドホールドスタンプ（取り外し可能な鉄棒）が船首側及び船尾側ハンドレールから約0.</p>

	<p>5 m離れて約0.8 mの間隔で2本設置されており、事故時、墜落防止のためのチェーンは取り外されていた。</p> <p>本船の乗組員は、給油作業終了後、離舷準備作業を行っており、一等航海士が墜落した瞬間を誰も見ていなかった。</p> <p>船長は、通常、縄ばしごで複数人が同時に降りることはないので、一等航海士は、本乗船口の水先人昇降口付近から墜落したと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>一等航海士の死因は、後頭部打撲による脳挫傷であった。</p> <p>一等航海士は、本船が、京浜港川崎区の東扇島5号岸壁において、自動車運搬船への給油作業終了後、本乗船口から本船に戻る際、本乗船口の水先人昇降口付近から本船の上甲板上に墜落したことから、死亡するに至ったものと考えられるが、目撃者がおらず、墜落の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東扇島5号岸壁において、自動車運搬船への給油作業終了後、一等航海士が、自動車運搬船から本船に戻る際、本乗船口の水先人昇降口付近から本船の上甲板上に墜落したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>運航管理者及び船舶所有者は、本事故後、次の事故防止策を講じた。</p> <p>・縄ばしごの昇降時等における墜落を防止するために、墜落阻止器具を新たに購入し、使用することとした。</p>

付図1 自動車運搬船（事故発生時の縄ばしごの設置状況）

