

船舶事故調査報告書

平成29年1月19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	乗組員負傷
発生日時	平成28年1月18日 05時30分ごろ
発生場所	千葉県館山市館山港 館山港防波堤灯台から真方位354° 1,100m付近 (概位 北緯34° 59.9′ 東経139° 50.8′)
事故の概要	作業船第三十八山和丸は、クレーン付作業台船第78金光丸に係船作業中、甲板員が負傷した。
事故調査の経過	平成28年3月7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 作業船 第三十八山和丸、167トン 137067、山和船舶海運有限会社 29.50m×8.00m×3.50m、鋼 ディーゼル機関2基、735kW（合計）、平成13年2月 B クレーン付作業台船 第78金光丸、総トン数なし なし、株式会社元吉組 35.00m×15.00m×2.50m、鋼 機関なし、平成2年10月（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 48歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成25年9月13日 免状交付年月日 平成25年9月13日 免状有効期間満了日 平成30年9月12日 航海士 男性 48歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成27年10月26日 免状交付年月日 平成27年10月26日 免状有効期間満了日 平成32年10月25日 甲板員 男性 49歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成27年3月20日 免状交付年月日 平成27年3月20日

	免状有効期間満了日 平成32年3月19日
死傷者等	A 重傷 1人(甲板員) B なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 5、視程 約3km 海象：波高 約2m 日出時刻：06時47分ごろ 館山市には、1月17日16時52分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	<p>A船は、船長、航海士及び甲板員ほか1人が乗り組み、平成28年1月15日15時40分ごろ、作業員3人が乗ったB船をえい航して館山港に向けて宮城県仙台塩釜港を出港し、17日10時00分ごろ館山港内に錨泊した。</p> <p>A船は、18日03時15分ごろ、B船をえい航して長崎県長崎市長崎港に向けて館山港を出港したものの、時化てきたので館山港に引き返すこととした。</p> <p>A船は、05時00分ごろ館山港内でB船を錨泊させてB船に左舷着けしたものの、うねりが大きかったので05時20分ごろからB船の船尾部にA船を係船する作業を開始した。</p> <p>甲板員は、船長が操舵室内で機関を前進にかけてA船の船首部をB船の船尾部に接近させたところで、両端がアイになっている係船索の片方のアイをA船の左舷船首部のビットに掛け、左舷側のフェアリーダを通してB船に渡した。</p> <p>A船は、甲板員が係船索を1本取り、船長が機関を中立にした際、うねりによってB船の船尾部から離れたので再び前進にかけて接近した。</p> <p>甲板員は、2本目の係船索も片方のアイをA船の左舷側のビットに掛けて左舷側のフェアリーダを通してB船に取った際、2本の係船索の間に入っていたので、後部甲板で作業をしていた航海士が見付け、危ないと注意された。(写真1参照)</p>

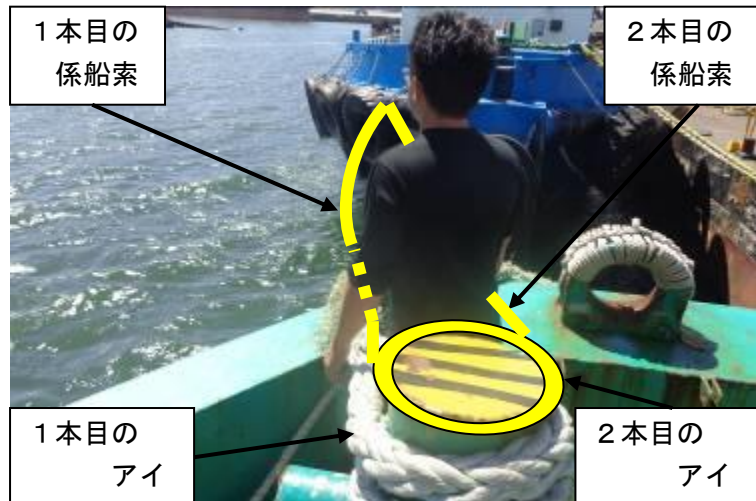


写真1 本事故時の甲板員の状況（イメージ）

甲板員は、A船がB船から離れ始めて両船に掛けられた係船索が緊張し始め、両係船索の間が狭まってきたので危ないと思い、05時30分ごろ、両係船索の間から避難しようとして右足から抜け出したものの、A船が動揺した際に左足が左舷ブルワーク頂部のフェアリーダと係船索との間に挟まった。

船長は、甲板員の姿が視界から消えたのでトランシーバで呼び出したが応答がなく、本事故発生 of 報告を航海士から受け、05時54分ごろ救急車を要請してA船を館山港に着岸させた。

甲板員は、千葉県鴨川市内の病院に搬送されて治療を受け、その後、長崎市内の病院で左足部開放骨折、左足部デグロービング損傷と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

A船は、船首楼甲板の両舷にビットを配置し、それぞれの船首方のブルワーク頂部にフェアリーダを備えていた。

本事故当時に使用していた係船索は、直径約60mm、長さ約10mのクロスロープであった。

船長は、本事故当時、作業中の甲板員を肩から頭部まで確認することができ、見えづらい状況であったものの、トランシーバを甲板員等に持たせて指示を出していた。

船長は、本事故当時、係船作業の開始前にはミーティングを行い、乗組員に屈曲した係船索の内側に入らないこと、係船索を2本取ることなどを指示していたものの、係船索を右舷側及び左舷側のビットからそれぞれ取るなどの作業手順を明確に指示していなかった。

船長は、本事故当時、船首楼甲板の右舷側及び左舷側のビットのそれぞれに1本ずつ係船索を掛けてB船に渡すものと思っていた。

船舶管理会社の担当者は、適宜、A船の乗組員に対して訪船等によって係船作業時の安全についての指導を行っていた。

	<p>A船には、海難事故災害防止対策が船内に掲示されており、それによれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・手元、足元を注意し、作業状況時に次の作業・行動でどんな危険があるかを予測し、海中転落・転倒・はさまれ等の災害を防止する事。 ・ワイヤ、ロープの内角に入らないこと。 <p>甲板員は、両舷のビット及びフェアリーダをそれぞれ使用する係船作業を以前にも行った経験があった。</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>A あり、B なし A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、館山港において風力5の北西の風が吹く状況下、甲板員が船首部のビットにB船の船尾部から2本の係船索を取る作業中、両係船索の間に入っていたことから、A船がB船から離れて緊張した両係船索の間から避難しようとして左足が係船索とフェアリーダとの間に挟まって負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、館山港において風力5の北西の風が吹く状況下、甲板員が船首部のビットにB船の船尾部から2本の係船索を取る作業中、両係船索の間に入っていたため、A船がB船から離れて緊張した両係船索の間から避難しようとして左足が係船索とフェアリーダとの間に挟まったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・係船作業は、ミーティングで手順等を詳細に打ち合わせて乗組員に周知し、遵守させること。 ・係船作業は、足元等に注意をして緊張するおそれのある係船索にできるだけ近寄らないこと。

付図1 事故発生場所概略図

