

船舶事故調査報告書

平成30年9月5日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成30年4月12日 11時05分ごろ
発生場所	山口県岩国港第1区 岩国港JXTGエネルギー原油棧橋施設灯から真方位253°350m付近 （概位 北緯34°12.2′ 東経132°14.7′）
事故の概要	油タンカー第拾すみれ丸は、係留作業中、船長が負傷した。
事故調査の経過	平成30年4月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	油タンカー 第拾すみれ丸、19トン 281-38849広島、山陽オイル株式会社（A社） 23.00m×4.30m×2.00m、鋼 ディーゼル機関、132kW、平成14年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成10年1月8日 免許証交付日 平成29年9月15日 （平成35年1月7日まで有効） 甲板員 男性 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年6月11日 免許証交付日 平成28年5月12日 （平成33年6月10日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、貨物油を積載する目的で、岩国港第1区の第3製品出荷棧橋（以下「本件棧橋」という。）において、予定の係留場所に停止して、係留作業を開始した。

船長は、入港操船に当たり、甲板員に対し船首スプリングラインを本件棧橋に投げるよう指示し、本件棧橋にいる係留作業員に投げた後、同ラインを本船の前部甲板右側のボラードに係止させた。

甲板員は、続けて1本目のヘッドラインを本件棧橋に投げたところ、係留作業員が同ラインをつかんだものの海面に落としたので、その後、投げ直すこととしたが、船首が本件棧橋と次第に離れ、自身の肩が強く届かない距離となった旨を船長に伝え、船長と作業を交代し、後部甲板に移動した。

船長は、前部甲板に赴き、海中から手繰り寄せたヘッドラインを本件棧橋に投げて渡したが、人力で船首を本件棧橋に寄せることが難しいので、同ラインを船首ボラード（以下「本件船首ボラード」という。）に仮止めし、甲板員に主機と舵を使って船首を本件棧橋に寄せるよう指示した。

船長は、船首が本件棧橋に寄った後、平成30年4月12日11時05分ごろ、前部甲板に船首方を向いて立ち、2本目のヘッドライン（以下「本件ライン」という。）を本件棧橋に投げた後、バランスを崩して後ろに下がったところ、上体を右にひねりながら左足が「前部甲板の左舷側に設けられた開口部」（以下「本件開口部」という。）の左舷側隙間に落下した。（図1、図2、図3参照）

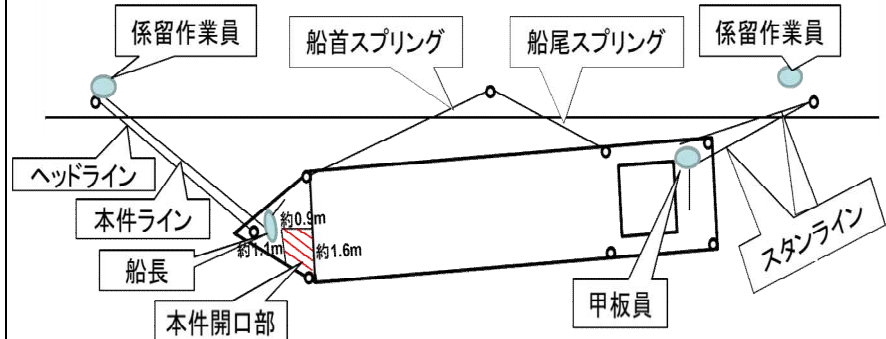


図1 事故発生状況図

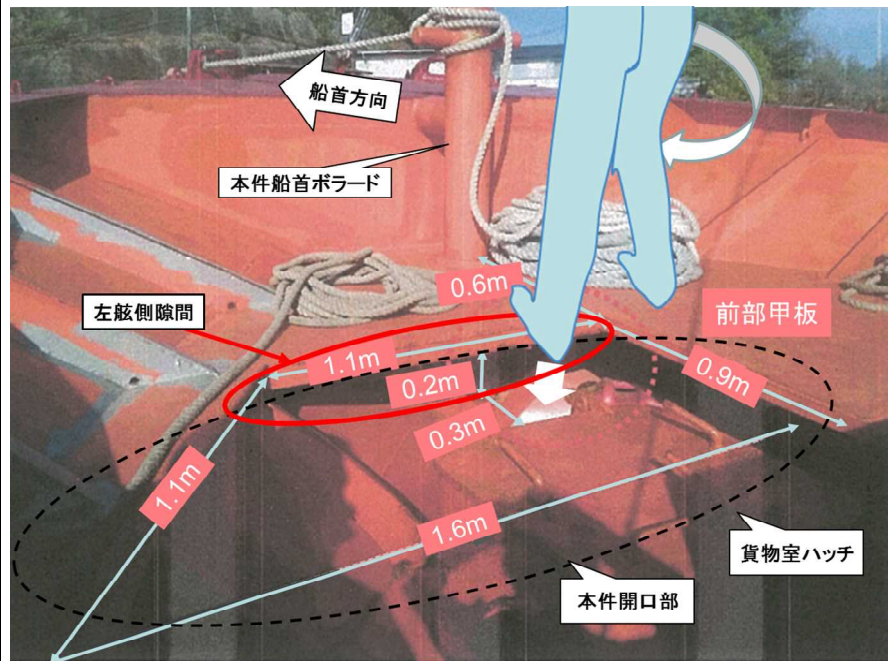


図2 船長の本件開口部左舷側隙間への落下時の状況（イメージ）

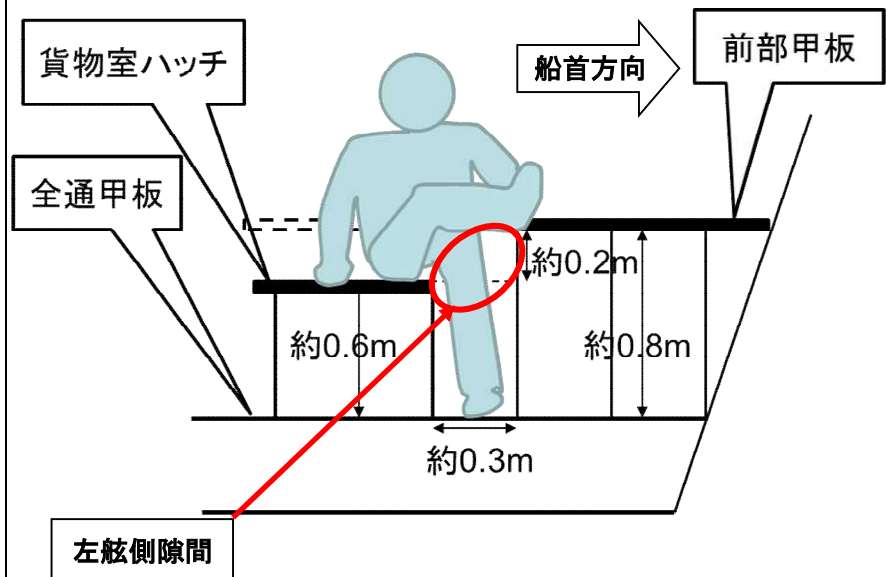


図3 船長の本件開口部左舷側隙間への落下状況（イメージ）

本件棧橋の係留作業員は、本事故発生後、貨物室ハッチに座り込んでいる船長を認めて異変に気づき、後部甲板でスタンラインを取っていた甲板員にその旨伝えた。

本件棧橋を管理している会社は、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに救助を要請した。

甲板員は、船長の負傷状況を確認し、主機を停止するとともに、応急手当を実施した。

船長は、A社に本事故発生と貨物油の積載を中止する旨を報告し、来援した巡視艇で岩国港新港棧橋に移送された後、待機していた救急車により病院に搬送され、応急処置を受けた後、広島市内の別の病院

	<p>で受診し、約3か月の入院加療を要する左足リスフラン関節脱臼骨折等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本件開口部の事故後の状況参照)</p>
その他の事項	<p>本件開口部には、中央に前部甲板から約0.2m下方を頂部とする一辺が約0.6mの貨物室ハッチを備えており、本件開口部と貨物室ハッチとの間の左舷側及び右舷側に幅約0.3m、深さ約0.8mの隙間があった。</p> <p>A社は、本船が就航後、これまでに前部甲板の作業で本件開口部の隙間に落下した乗組員がいなかったため、本件開口部が危険な場所ではないと思い、転落を防止する措置を講じていなかった。</p> <p>本船は、貨物油の荷受け荷出し準備時に左舷船首部の貨物室ハッチを開放して消火器を取り出していた。</p> <p>船長は、平成10年に海技免許を取得し、A社には平成10年8月1日に入社して、係留作業については約20年の経験があった。</p> <p>船長は、本事故当時、ヘルメットを装着し、耐油性の安全靴及び救命胴衣を着用していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし <p>本船は、本件棧橋において、係留作業中、A社が、これまで本件開口部を危険な場所ではないと思い、乗組員が前部甲板からの転落を防止する措置を講じていなかったことから、船長が、本件ラインを本件棧橋に投げた後、バランスを崩して後ろに下がったところ、左足が本件開口部の左舷側隙間に落下し、負傷したものと考えられる。</p> <p>A社は、本件開口部の隙間に落下した乗組員がいなかったことから、本件開口部が危険な場所ではないと思っていたと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件棧橋において、係留作業中、A社が、これまで本件開口部を危険な場所ではないと思い、乗組員が前部甲板からの転落を防止する措置を講じていなかったため、船長が、本件ラインを本件棧橋に投げた後、バランスを崩して後ろに下がったところ、左足が本件開口部の左舷側隙間に落下したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、社内で安全会議を開催し、次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本件開口部を着脱可能な木製板で塞ぐとともに前部甲板に支柱を立てて鎖を張り、前部甲板からの転落防止措置を行った。 ・ 注意喚起や滑り止めテープ等を貼り、注意・危険箇所の特定を行うこととした。

	<ul style="list-style-type: none">・積荷前、製油所側との作業確認時の呼称する事項に作業時の足下確認・注意徹底の項目を追加した。 <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">・作業甲板の高低差や隙間及び船体構造に突起物があるところには、潜在的な危険がある場所として特定し、認識すること。・潜在的な危険がある場所には、注意喚起用テープや防護材、滑り止めテープ等を貼り、乗組員に注意喚起を行い、周知徹底することが望ましい。
--	--

付図1 事故発生場所概略図

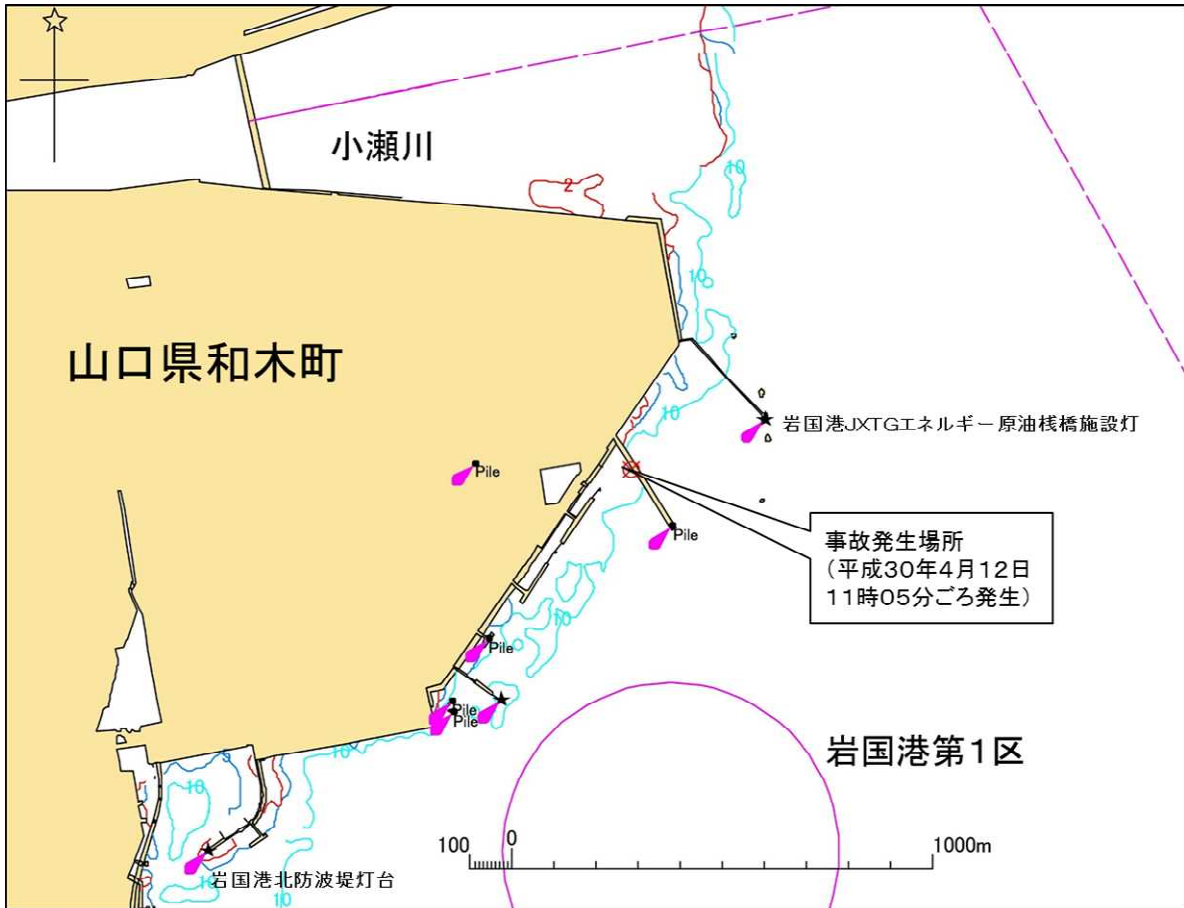


写真1 本件開口部の事故後の状況

