

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類 | 乗組員負傷 |
| 発生日時 | 平成30年4月27日 15時30分ごろ |
| 発生場所 | 京浜港川崎区第1区の企業専用岸壁 水江信号所から真方位246° 1,360m付近 (概位 北緯35° 30.7′ 東経139° 43.9′) |
| 事故の概要 | 貨物船 ^{ちかわ} 千川丸は、着岸作業中、乗組員が負傷した。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年6月11日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 貨物船 千川丸、499トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 141540、丸五海運有限公司 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、五級（航海） |
| 負傷者 | 軽傷 1人（機関士） |
| 損傷 | 清水タンク空気抜き管の管頭金物に破損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長及び機関士ほか3人が乗り組み、京浜港川崎区第1区の企業専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）において、右舷着けで着岸作業中、船尾スプリングラインを掛けていた岸壁のビットが基部から破断し、右舷船尾の清水タンク空気抜き管（以下「本件空気抜き管」という。）に当たって本件空気抜き管の管頭金物が破損し、その破片が本件空気抜き管の船尾側に立っていた機関士の左臀部^{でん}に当たった。</p> <p>船長は、平成15年から本件岸壁への着岸の経験があった。</p> <p>船長は、本件岸壁にはしけが使用するビット（以下「はしけ用ビット」という。）及び総トン数約500トンまでの内航船が使用するビット（以下「内航船用ビット」という。）の2種類があること、並びに係船索をはしけ用ビットに掛けたことではしけ用ビットが破断したことを本事故後に知った。</p> <p>専用岸壁所有会社は、はしけ用ビット及び内航船用ビットの定期点検を5年ごとに実施し、本事故の直近では平成26年に実施しており、また、目視による日常点検も実施していた。</p> |
| 分析 | <p>本船は、本件岸壁において着岸作業中、船長が、ビットに使用区分があることを知らなかったことから、係船索をはしけ用ビットに掛けさせ、はしけ用ビットが破断して本件空気抜き管の管頭金物に当たり、破損した管頭金物の破片が機関士の左臀部に当たって機関士が負傷したものと考えられる。</p> |

| | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 原因 | 本事故は、本船が、本件岸壁において着岸作業中、船長が、ビットに使用区分があることを知らなかったため、係船索をはしけ用ビットに掛けさせ、はしけ用ビットが破断して本件空気抜き管の管頭金物に当たり、破損した管頭金物の破片が機関士の左臀部に当たったことにより発生したものと考えられる。 |
| 再発防止策 | 本事故後、企業専用岸壁所有会社は、次の措置を採った。 <ul style="list-style-type: none">・ 内航船用ビットとはしけ用ビットの誤認防止のため、色分けして塗装し、内航船がはしけ用ビットを使用することを禁止した。 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。 <ul style="list-style-type: none">・ 乗組員は、着岸作業前に使用可能なビットを確認しておくこと。 |