

船舶事故調査報告書

令和2年8月19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	令和2年3月2日 10時55分ごろ
発生場所	沖縄県本部町本部港本部地区 渡久地港本部防波堤灯台から真方位115°280m付近 （概位 北緯26°38.4′ 東経127°52.8′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船進朋 ^{しんぽう} は、着岸作業中、左舷船首部で作業に従事していた航海士が負傷した。
事故調査の経過	令和2年3月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	貨物船兼砂利運搬船 進朋、749トン 141821、脇坂海運株式会社 80.00m×14.20m×8.08m、鋼 ディーゼル機関1基、1,912kW、平成24年11月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年3月31日 免状交付年月日 平成27年5月7日 免状有効期間満了日 令和2年5月17日 航海士A 男性 35歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成19年5月18日 免状交付年月日 平成29年4月24日 免状有効期間満了日 令和4年5月17日
死傷者等	重傷 1人（航海士A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、航海士Aほか3人が乗り組み、給水の目的で、令和2年3月2日10時45分ごろ、本部港の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向け、本部町塩川沖の錨地を発した。 船長は、船橋で操船に当たり、航海士A、もう1人の航海士（以下

「航海士B」という。)及び機関士の3人を左舷船首部に、機関長を船尾部にそれぞれ配置し、本件岸壁に左舷着けしようと接近した。

航海士A及び機関士は、陸上の綱取り作業員の手配がないので、左舷船首部の「ワイヤで吊られた防舷材(タイヤペンドル)を動力により上下させる装置」(以下「本件装置」という。)を使って本件岸壁に降り、綱取りを行うこととした。(図1参照)

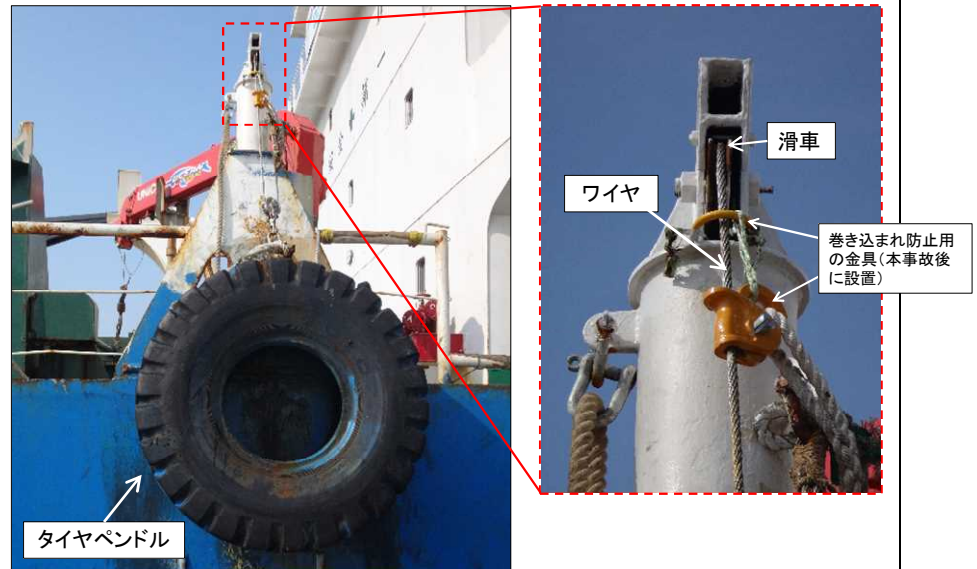


図1 本件装置

航海士Aは、本船がほぼ接岸した状態となったとき、左舷船首部甲板から左舷側のハンドレール付近に位置していたタイヤペンドルに乗り移り、左手で本件装置の頂部にある滑車のすぐ下のワイヤをつかみ、右手でタイヤペンドルを上下させるリモコン(以下「本件リモコン」という。)を操作した。

航海士Aは、本件リモコンのタイヤペンドルを下げるボタンを押したつもりであったが、タイヤペンドルが上がったので、本件リモコンを手から離れたものの、10時55分ごろワイヤをつかんでいた左手が滑車に巻き込まれた。

船橋で操船に当たっていた船長は、航海士Bからマイクで本事故発生の報告を受け、船舶代理店に連絡するとともに、118番通報を行った。

航海士Aは、船舶代理店が手配した車で病院に搬送され、左示指切断、左中指切断及び左環指挫創と診断された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本件装置は、本船の船首部及び船尾部の両舷にあるタイヤペンドルの上下位置を調整する目的で計4基が設置されていたが、ふだんから、乗組員が着岸時の綱取りのために岸壁に降りる際に使用されていた。

本件装置は、ケーブルで繋がれた本件リモコンで遠隔操作できるようになっており、本件リモコンにはタイヤペンドルを上方向又は下方向に動かす2つのボタンが縦に並んでいたが、本事故当時、防水の目的でテープが巻かれており、ボタンの文字が視認しにくい状態となっていた。また、本件リモコンの各ボタンは、押下している間タイヤペンドルが上方向又は下方向に動き続け、ボタンから指を離すと停止するようになっていた。(図2参照)



図2 本件リモコン

本件装置は、本事故前及び本事故後、動作に異常が認められなかった。

航海士Aは、本事故時、軍手、ヘルメット及び作業用救命衣を着用していた。

船員労働安全衛生規則（昭和39年運輸省令第53号）には、次のとおり規定されている。

(通行の安全)

第19条 船舶所有者は、船外との通行は、げん^{てい}梯又は手すり及び踏みさんを施した幅四十センチメートル以上の歩み板によらせなければならない。ただし、やむを得ない理由により、げん梯又は歩み板を用いることができない場合であつて、通行の安全を確保するために必要な措置を講じているときは、この限りでない。

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

本船は、陸上の綱取り作業員がいない状況で本件岸壁に着岸作業中、航海士Aが、本件装置を使用して本件岸壁に降りようとした際、本件リモコンを意図せずにタイヤペンドルを上げる操作をしたことから、滑車付近のワイヤをつかんでいた左手が滑車に巻き込まれて負傷したものと考えられる。

本船は、タイヤペンドルの上下位置を調整する目的で設置されてい

	<p>た本件装置を船外との通行に使用しており、通行の安全を確保するために必要な措置が十分に講じられていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、陸上の綱取り作業員がいない状況で本件岸壁に着岸作業中、航海士Aが、本件装置を使用して本件岸壁に降りようとした際、本件リモコンを意図せずにタイヤペンドルを上げる操作をしたため、滑車付近のワイヤをつかんでいた左手が滑車に巻き込まれ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>本船の船舶管理会社は、本事故後、次の改善措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リモコンのボタンを視認しやすい状態にした。 ・ 本件装置に滑車への巻き込まれ防止用の金具を取り付けた。 ・ 船舶代理店と協議の上、本船が本件岸壁に着岸する際、綱取り作業員を配置することとした。 <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"> ・ 船外との通行は、原則として、船員労働安全衛生規則第19条に定めるげん梯又は歩み板を用いて行うこと。なお、やむを得ない理由により、これらを用いることができない場合は、通行の安全を確保するため、通行に関する手順を定め、監督者を配置して安全を確認するなど、必要な措置を講じること。 ・ 船舶と着岸場所との間に高低差がある場合には、陸上の綱取り作業員を配置するようにすること。

付図1 事故発生場所概略図

