

船舶事故調査報告書

令和4年10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	令和4年2月26日 06時55分ごろ
発生場所	京浜港横浜第3区所在の企業専用岸壁 横浜大黒ふとう船だまり波除堤灯台から真方位002° 1.13海里（M）付近 （概位 北緯35°28.9′ 東経139°40.3′）
事故の概要	貨物船日翔丸は、係留位置の調整作業中、前部甲板の乗組員がフェアリーダと係留索との間に挟まれて負傷した。
事故調査の経過	令和4年4月6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	貨物船 日翔丸、3,040トン 143213、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、松栄株式会社（A社） 100.55m×19.50m×9.50m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成30年1月
乗組員等に関する情報	航海士A 38歳 四級海技士（航海） 免許年月日 令和元年7月10日 免状交付年月日 令和元年7月10日 免状有効期間満了日 令和6年7月9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、風力2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか9人が乗り組み、石灰碎石約6,000tを積載し、令和4年2月24日高知県須崎市須崎港を出港し、26日06時50分ごろ京浜港横浜第3区の企業専用岸壁に船首及び船尾から係留索各2本を取って右舷着けした。（図1、図2参照）

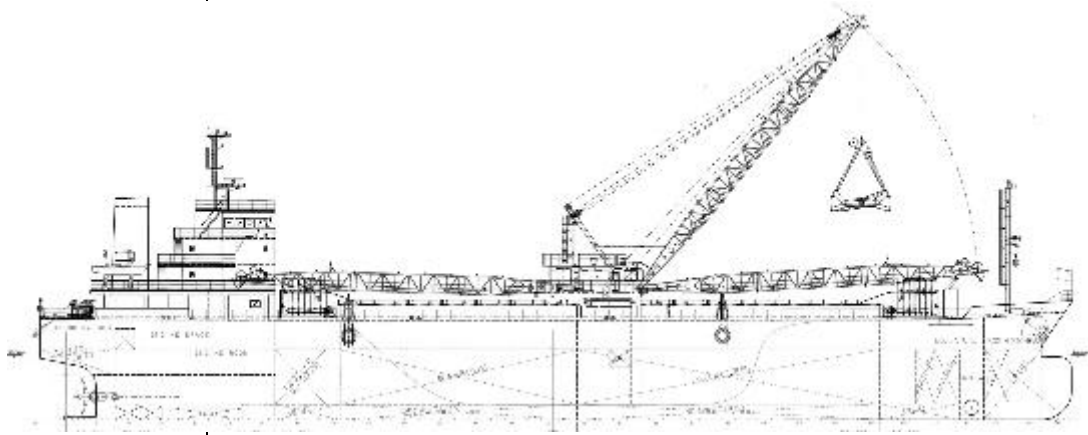


図1 本船

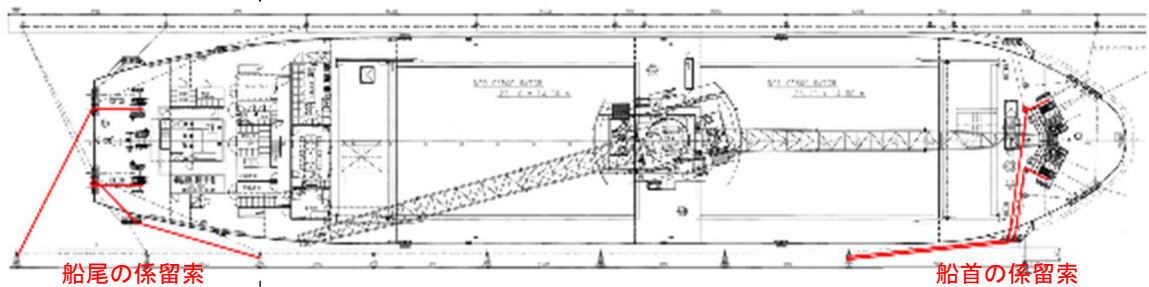


図2 本船の係留状況

本船の船首の係留索は、スプリングラインのみ2本取っており、同ラインは、前部甲板の左右両舷の係船ウインチから甲板上のスタンドローラを経由して、右舷側に張り出したフェアリーダ3基のうち、中央及び‘船尾側のフェアリーダ’（以下「本件フェアリーダ」という。）からそれぞれ船外に導かれていた。

本船は、陸上の荷役設備と本船のクレーンとの位置を合わせる目的で係留位置の調整作業を開始し、乗組員1人（以下「乗組員B」という。）が岸壁に降り、船体を船首又は船尾方向に移動させるよう船首及び船尾配置の乗組員に合図を送り、前部甲板では、航海士Aが本件フェアリーダの船尾側に立って乗組員Bの合図を確認し、ウインチ操作を担当する乗組員（以下「乗組員C」という。）に船首スプリングの巻き上げ等の指示を出していた。

（図3 参照）

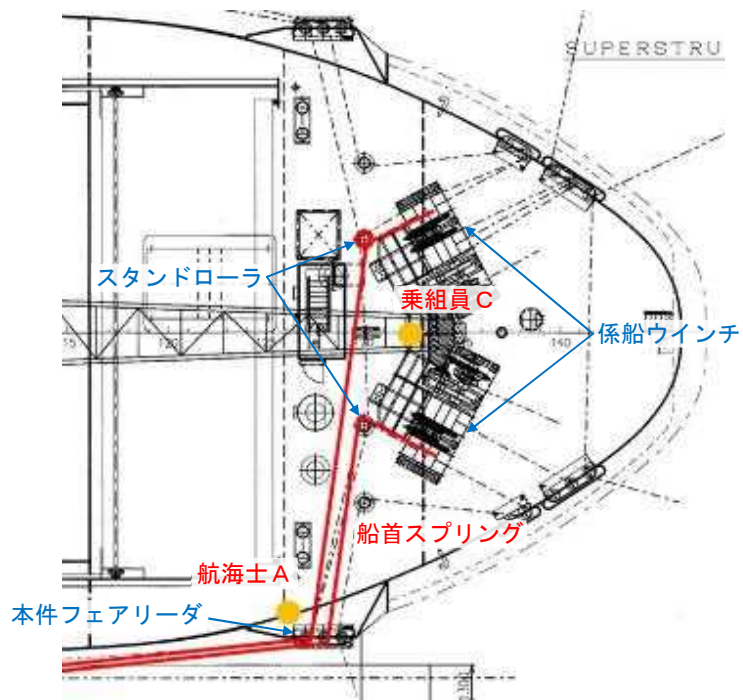


図3 船首スプリングの導き方及び乗組員の配置

航海士Aは、06時55分ごろ、前部甲板の係船ウインチが停止し、本船に船首方向への行きあしがある状況で、乗組員Bの合図を確認しようと、フェアリーダのガードパイプに右足を掛けてハンドレールから舷外に身を乗り出そうとしたところ、ガードパイプを踏み外して本件フェアリーダと‘本件フェアリーダに掛けた船首スプリング’（以下「本件係留索」という。）との間に右足が入り、その瞬間に本件係留索が張って右足が挟まれた。（写真1参照）

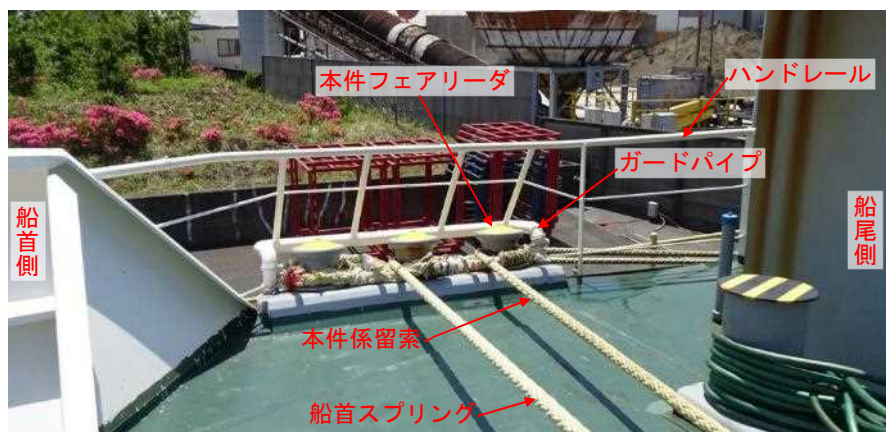


写真1 右舷側に張り出したフェアリーダ

航海士Aは、痛みで叫びながら乗組員Cに身振りでも右足が挟まれたことを示し、乗組員Cが係船ウインチで本件係留索を緩めたので右足を脱した。

操舵室に居た船長は、航海士Aが負傷したことを聞き、A社に報告するとともに近くの病院に連絡したものの受け入れ可能な病院が見つ

	<p>からず、A社が手配した福岡県北九州市所在の病院に航海士Aを向かわせることとした。</p> <p>航海士Aは、休暇下船の予定であった乗組員が付き添って新幹線で移動し、北九州市所在の病院を受診して、右足圧挫傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、本事故の約5年前から本船に乗り組んでおり、前部甲板での作業を何年も担当していた。</p> <p>航海士Aは、岸壁上で合図を送る乗組員とは約50～60mの距離があり、ふだんから、身振り手振りで示す合図が確認できなかったときにハンドレールから身を乗り出すことがあった。</p> <p>航海士Aは、本事故時、乗組員Bの合図を見落とさないようハンドレールから身を乗り出そうとしたが、視線が乗組員Bの方に向いていたので、ガードパイプに右足を掛けるつもりが、本件フェアリーダと緩んでいた本件係留索との間に右足が入ってしまった。</p> <p>A社では、本船を含め、運航する船舶に毎月訪船して甲板作業等に関する注意喚起を行っていた。</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 なし なし <p>本船は、京浜港横浜第3区所在の企業専用岸壁において、係船ウインチを使用して係留位置の調整作業中、航海士Aが、乗組員Bの合図を確認しようとガードパイプに右足を掛けてハンドレールから舷外に身を乗り出そうとした際、ガードパイプを踏み外して、本件フェアリーダと本件係留索との間に右足が入ったことから、船首方向への行きあしにより本件係留索が張って右足が挟まれ、航海士Aが負傷したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、乗組員Bに視線を向けた状態でガードパイプに右足を掛けようとしたことから、ガードパイプを踏み外したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、京浜港横浜第3区所在の企業専用岸壁において、本船が、係船ウインチを使用して係留位置の調整作業中、航海士Aが、乗組員Bの合図を確認しようとガードパイプに右足を掛けてハンドレールから舷外に身を乗り出そうとした際、ガードパイプを踏み外して、本件フェアリーダと本件係留索との間に右足が入ったため、船首方向への行きあしにより本件係留索が張って右足が挟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>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"> ・甲板作業を行う乗組員は、係留索や同索が掛けられたフェアリー

	<p>ダにできる限り近づかないこと。また、係留索が掛けられたフェアリーダ付近で作業を行う必要がある場合、他のことに意識を向けず足下に十分注意すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 甲板作業を行う乗組員は、岸壁上で合図を送る者との間に距離がある場合、合図を確認しようとしてガードパイプに足を掛けたり、ハンドレールから舷外に身を乗り出したりせず、トランシーバー等の通信手段を用いることが望ましい。
--	--

付図1 事故発生場所概略図

