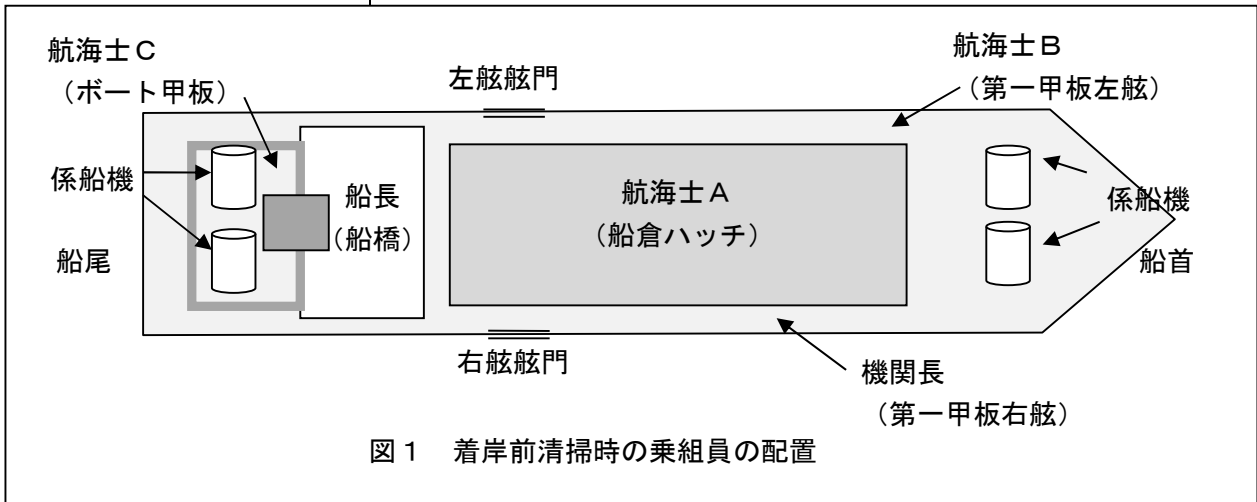


船舶事故調査報告書

令和4年1月26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	乗組員死亡
発生日時	令和2年11月11日 02時20分ごろ
発生場所	千葉県千葉港葛南区船橋中央ふ頭北岸壁東方沖 潮見四等三角点から真方位050°1,150m付近 （概位 北緯35°40.8′ 東経139°58.7′）
事故の概要	貨物船 ^{しらうめ} 白梅丸は、夜間接岸作業中、乗組員1人が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和3年2月24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 白梅丸、339トン 142939、株式会社八重垣船舶（A社） 66.20m×10.50m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成29年3月
乗組員等に関する情報	船長 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年7月6日 免状交付年月日 令和2年4月20日 免状有効期間満了日 令和7年7月6日 航海士A 23歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成27年11月27日 免状交付年月日 令和2年10月16日 免状有効期間満了日 令和7年11月26日 機関長 22歳 六級海技士（機関） 免許年月日 令和元年12月6日 免状交付年月日 令和元年12月6日 免状有効期間満了日 令和6年12月5日
死傷者等	死亡 1人（航海士A）
損傷	なし

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高0.3m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、化学肥料等を積載して令和2年11月9日14時00分ごろ愛媛県新居浜港を出港し、船橋中央ふ頭（以下、「本件ふ頭」という。）に向かった。</p> <p>船長は、11日02時00分ごろ本船が千葉港の南方に至ったところで、乗組員に指示して接岸の目的で船橋前の左右舷作業灯を点灯して前部及び後部の係船機を起動する等の準備作業を行わせ、引き続いて02時10分ごろから、航海途上で付着した塩分等の清掃作業を行わせた。（図1参照）</p>

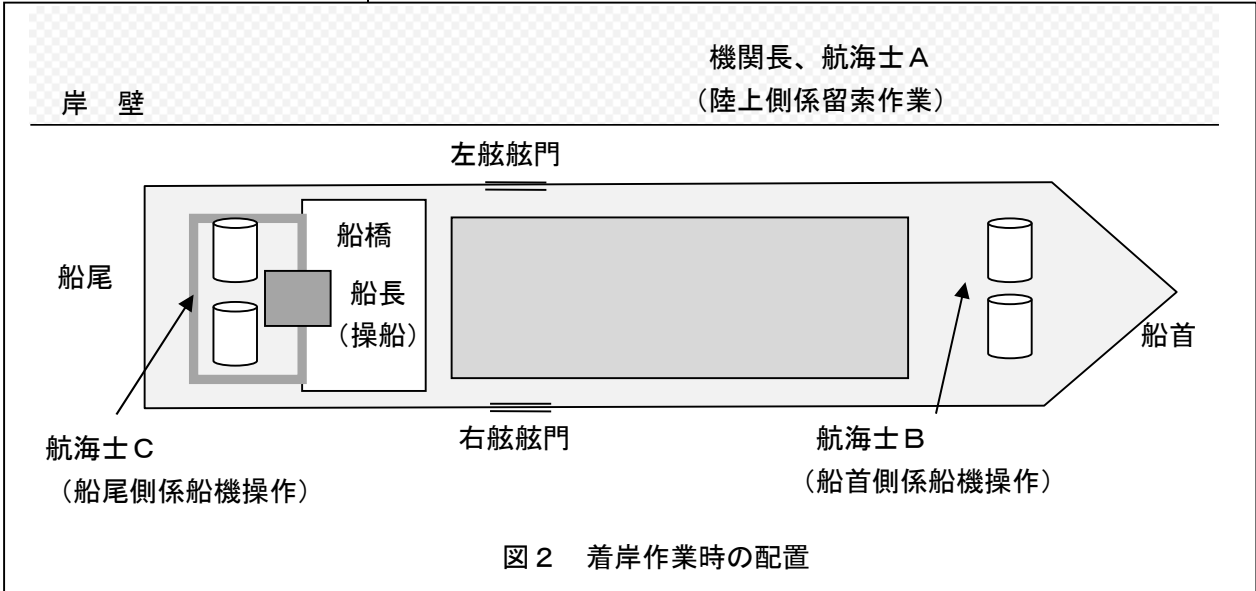


	<p>船長は、船橋で操船に当たりながら、航海士Aが船倉ハッチ上部を船首側から順次船尾方向に向かって清掃しているのを見ていた。</p> <p>船長は、02時20分ごろ、本船が同ふ頭の東方に至り、別の航海士（以下「航海士B」という。）から「接岸岸壁端との距離50m」となった旨のトランシーバーによる報告を合図に、清掃作業を終了し、乗組員を接岸作業の配置につかせた。</p> <p>船長は、02時23分ごろには、船倉ハッチ上部から航海士Aの姿が見えなくなったことに気づいたものの、陸上側係留索作業に備え舷門付近に移動したのと思っていた。</p> <p>機関長は、船長の指示を受け第一甲板右舷の清掃を終了し、第一甲板を右舷から後部側に回って陸上側係留索作業に備え船橋左舷後部側に移動して待機した。</p> <p>機関長は、船橋の左舷最前部付近にある真水栓につないだ甲板清掃用のホースから、水が流れ出たままになっているのを認め、真水栓を止めた。</p> <p>機関長は、02時29分ごろ、接岸直前になっても航海士Aが後部甲板及び舷門付近に見当たらなかったため、前部甲板で作業支援に当たっているのだらうと思い、前部甲板に移動し、航海士Bに航海士Aの所在を問い合わせたが分からず、行き違いで後部甲板で作業に当た</p>
--	--

っているか又はトイレに行っているのかもしれないと思い、舷門付近に戻った。

機関長は、航海士Aと分担して岸壁側で係留索を取る作業に当たる予定であったが、航海士Aが見当たらなかったため、1人で同作業に当たった。

本船は、02時30分ごろ前部の係留索を、引き続いて後部の係留索を取り、02時35分ごろ定位置に係船を終了した。(図2参照)



機関長は、係留索を取る作業終了後、船橋左舷側の入り口から室内及びトイレを確認したが航海士Aが見当たらず、船橋で係留作業後の書類整理に当たっていた船長に、航海士Aが所在不明であることを報告した。

機関長からの報告を受けた船長は、直ちに総員による捜索を指示し、本船の船内外、岸壁及び付近海面を捜索したが航海士Aを発見できず、海上保安庁に通報し、約1時間後に到着した海上保安官に捜索願を提出した。

航海士Aは、11月18日、本件ふ頭北岸壁の東側前面の海上で、漂っているところを発見され、救助されるも死亡が確認された後、搬送された病院において司法解剖の結果、溺水と検案され、27日に本人であることが確認された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 船橋(操船位置)から舷門の見え具合、写真3 舷門とハッチの位置関係、写真4 ハッチ高さ 参照)

その他の事項

本船は、本事故後、左舷舷門に張り合わせる3本のハンドレールのうち、最上部の1本のチェーンフックが破損しているのが判明した。

船長を含む乗組員は、落水音等の異音を聞いていなかった。

船長、機関長によれば、航海士Aには悩んでいる様子や健康上の問題があるようには見えず、当日も普段と変わらない様子であった。

	航海士Aは、救命胴衣を使用せず、作業服上下に安全帽及び安全靴を着用していた。
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	不明 なし なし 航海士Aの死因は、溺水であり、死亡推定時刻は、11日02時20分ごろであった。 航海士Aは、船倉ハッチ上部の清掃を行う姿を船長に目撃されていること、接岸作業前に舷門付近で待機していた機関長に目撃されていないことから、接岸作業のための配置に移動を始めたころから、機関長が航海士Aの所在を確認しようと前部甲板へ行ったところまでの間に落水した可能性があると考えられる。 航海士Aは、船橋左舷前部付近の真水栓につないだホースから水が流れ出たままになっていたこと、及び舷門に張り合わせていた安全用チェーンの1本が、チェーンフック部が破損していた状況から、船倉ハッチ上部の清掃を終え、使用していた真水ホースの元栓を締めようとして同ハッチ上部から第一甲板左舷（舷門付近）に移動した際、舷門から落水した可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本件ふ頭北岸壁において、本船が接岸作業中、航海士Aが落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、入港前作業の要領について以下のとおり定め、乗組員に徹底した。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 出入港作業及びその準備作業の際には、別作業を重複実施しない。 ・ 航海途上で付着した塩分等の清掃作業は、単独作業と位置づけ重複した作業は行わない。また当該作業を実施する場合は、2人以上で作業する。 ・ 接岸作業時の陸上側綱取り作業は、必ず陸上支援員を要請する。 ・ 出入港作業中は救命胴衣を確実に着用する。 ・ 本事案を教訓として危険予知訓練を行う。 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 船長又は作業指揮を行う者は、夜間の入港作業時、人員の所在に不安を感じた場合、トランシーバー等を活用して速やかに所在を確認すること。 ・ 乗組員は、暴露甲板上で係留作業等を行う場合、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

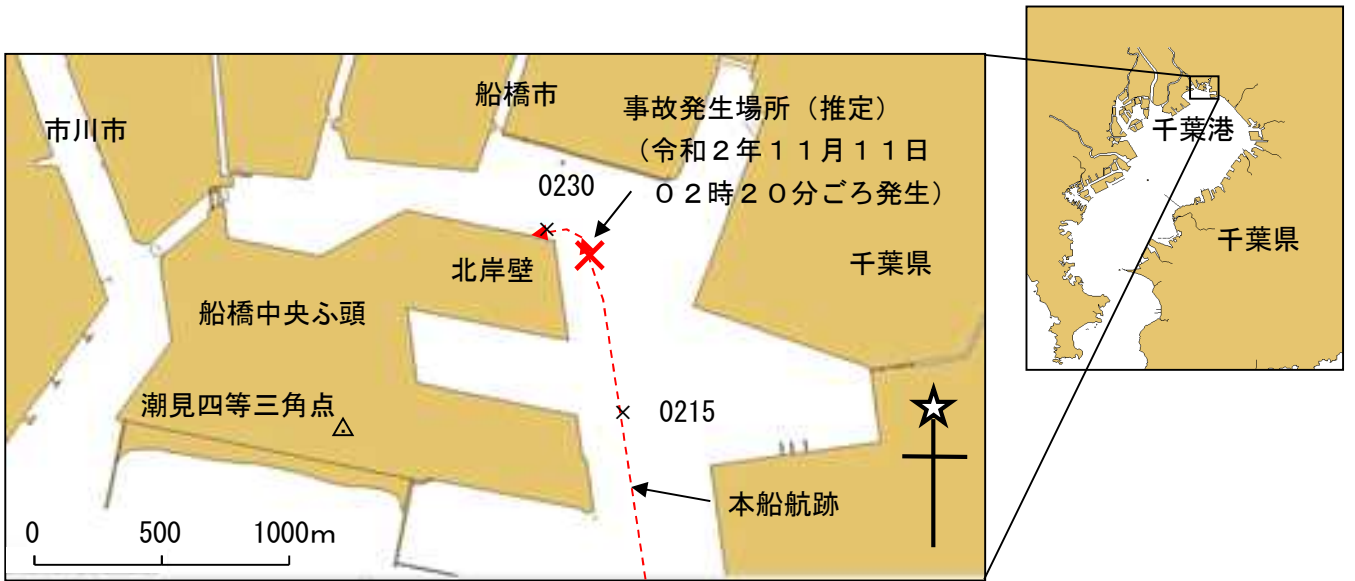


写真1 本船



写真2 船橋（操船位置）から舷門の見え具合



写真3 舷門とハッチの位置関係



写真4 ハッチ高さ

