

船舶事故調査報告書

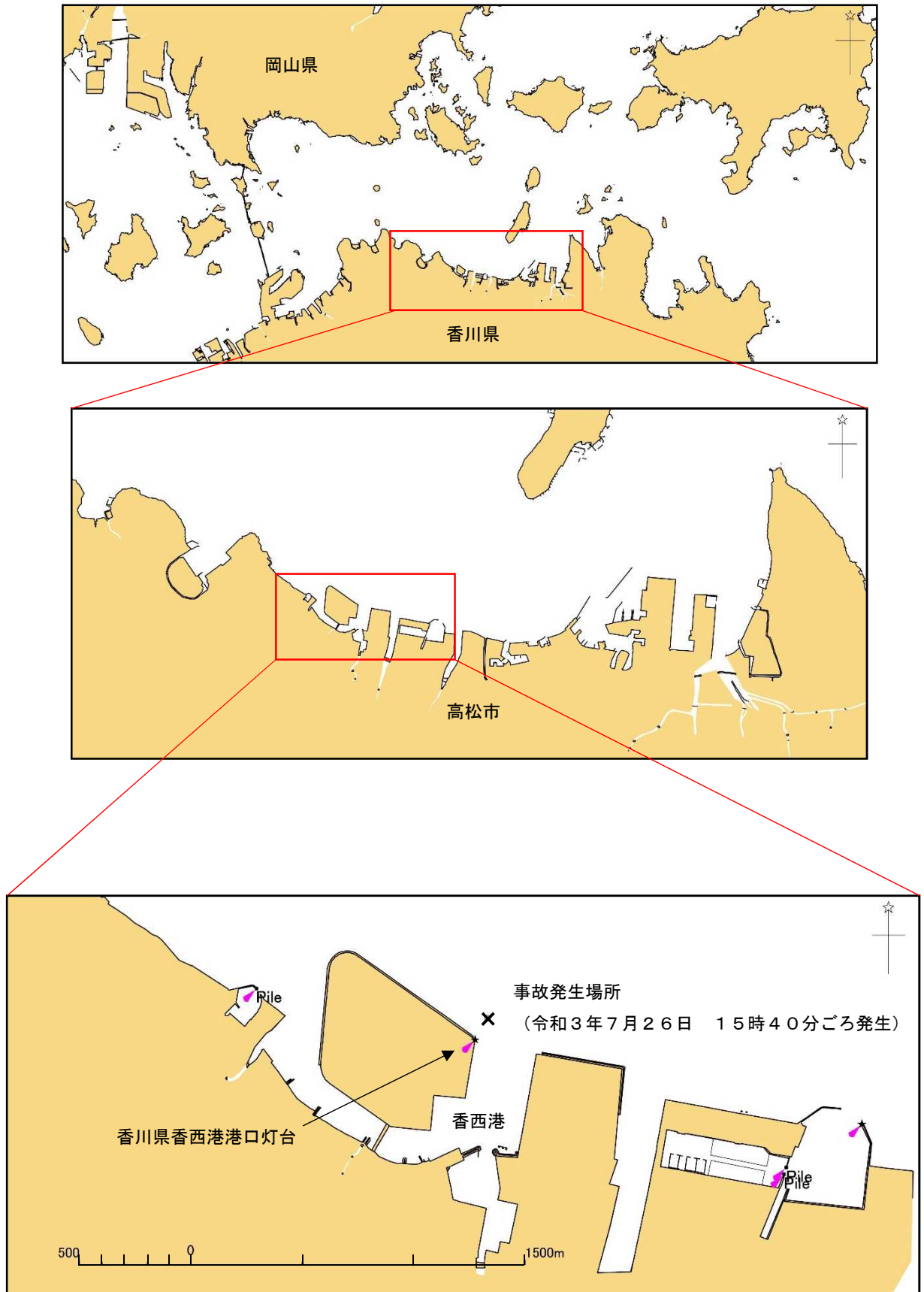
令和4年7月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和3年7月26日 15時40分ごろ
発生場所	香川県高松市香西港 香川県香西港港口灯台から真方位031° 110m付近 （概位 北緯34° 21.6′ 東経134° 00.1′）
事故の概要	引船第一盛運丸は、はしけ大808を繋いでいるえい航索の延出作業中、甲板員1人が右足を負傷した。
事故調査の経過	令和3年12月6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	A 引船 第一盛運丸、19トン 273-11076香川、有限会社大野海運（A社） 14.90m（Lr）×4.80m×1.95m、鋼 ディーゼル機関、588.40kW、平成13年5月 B はしけ 大808、約636トン なし、A社 40.00m×10.0m×4.50m、鋼 機関なし、平成21年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 68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 昭和50年4月18日 免許証交付日 平成29年12月26日 （令和4年12月25日まで有効） 甲板員A 66歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（甲板員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 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、スクラップ約490tを積載したB船を長さ約20mのえい航索で繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を形成し、船長Aが甲板員AをB船に乗り込ま

	<p>せ、令和3年7月26日15時30分ごろ岡山県倉敷市水島港に向けて香西港の岸壁を出航した。</p> <p>船長Aは、操舵室の操縦席の前に立って操船に当たり、香川県香西港港口灯台北北東方沖100m付近でA船引船列を停船させ、B船側のえい航索を約40m繰り出してえい航索を約60mに延出する作業に当たることとした。</p> <p>船長Aは、操舵室後方の窓からB船から繰り出されたえい航索の状況と、甲板員Aの様子を見ながら主機を前進運転及び中立運転を繰り返し、えい航索を張らないよう徐々にB船との距離を開いていた。</p> <p>甲板員Aは、B船の船首部でコイルダウンの状態（コイル状の状態）のえい航索を、腰をかがめて手でさばいていたところ、右足がえい航索の輪の中に入ってえい航索が巻き付いたことに気付き、急いでA船の行きあしを止めるよう船長Aに手と声で合図したが伝わらず、15時40分ごろ、そのまま右足がえい航索に引っ張り込まれ、後方に転倒した。</p> <p>船長Aは、甲板員Aが見えないので異変に気付き、A船の行きあしを止め、A船側のえい航索を放した後、A船を反転させてB船に向かった。</p> <p>船長Aは、A船をB船に接舷させてB船に移乗し、甲板員Aが、かなり痛み、右足が折れた様子だったので、海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともに119番通報を行い、B船の錨を投錨した。</p> <p>船長Aは、甲板員AをA船に移乗させた後、A船で出航した岸壁に向かった。</p> <p>甲板員Aは、出航した岸壁に運ばれた後、救急車で高松市内の病院に搬送され、右脛骨腓骨骨幹部骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 B船の作業状況概略図（イメージ）、写真1 A船（船尾方から撮影）、写真2 B船（船首方から撮影） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船とB船を繋いでいたえい航索は、長さが約60mで、直径が約5.5mmの化学繊維製のロープであった。</p> <p>A船とB船との作業中の連絡は手で合図して行い、無線機は準備していなかった。</p> <p>甲板員Aは、えい航作業について、A社で約6年、ほかの会社で10年以上の経験を有していた。</p> <p>船長Aは、本事故後、B船に乗り込んだとき、えい航索がスネークダウンの状態（つづら折りの状態）ではなく、コイルダウンの状態であることを初めて知った。</p> <p>船長Aは、甲板員Aがえい航索をコイルダウンの状態にしていたのは、コイルダウンの状態は準備がしやすいことと、B船の船首部甲板が狭いのでスネークダウンの状態にしにくかったことが理由である可</p>

	<p>能性があると本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、甲板員Aがえい航作業の経験が豊富であるので、B船側のえい航索の準備を全て甲板員Aに任せていた。</p> <p>船長Aは、えい航索をスネークダウンの状態にしていれば、えい航索をスムーズに繰り出すことができ、事故を未然に防ぐことができたと思つた。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船引船列は、香西港において、B船側のえい航索を繰り出してえい航索を延出する作業中、甲板員Aが、コイルダウンの状態にしていたえい航索を、手でさばくことに気を取られて作業を続けたことから、えい航索の輪の中に甲板員Aの右足が入っていることに気付くのが遅れ、引っ張り込まれ、後方に転倒して負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が、香西港において、えい航索を延出する作業中、甲板員Aが、コイルダウンの状態にしていたえい航索を、手でさばくことに気を取られて作業を続けたため、えい航索の輪の中に甲板員Aの右足が入っていることに気付くのが遅れ、引っ張り込まれ、後方に転倒したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・引船列の乗組員及び作業員は、えい航索を延出する作業を行う場合、作業中、手でさばくことに気を取られるなど、一つの事に気を取られてえい航索に足が引っ張られないように注意すること。 ・引船の船長は、えい航索を延出する作業を行う場合、事前に延出するえい航索をスネークダウンの状態にしておくとともに、その確認を行うこと。 ・引船列の乗組員及び作業員は、えい航索を延出する作業を行う場合、事前に作業内容を打ち合わせておくこと。 ・引船の船舶所有者は、引船列のえい航索を延出する作業などの連絡手段の確保のため、引船及び被引船にそれぞれ無線機を整備することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 B船の作業状況概略図（イメージ）

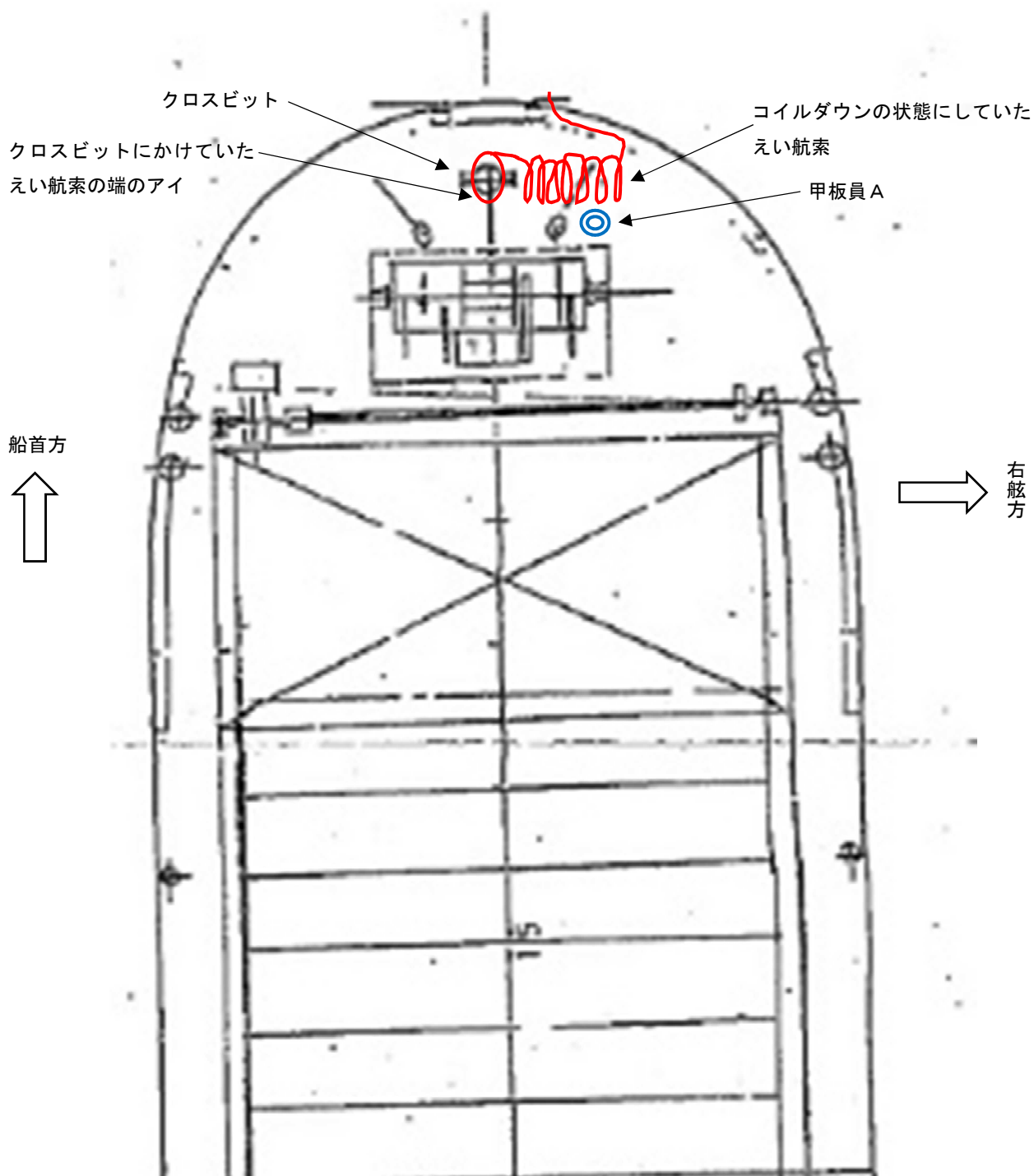


写真1 A船（船尾方から撮影）



操舵室後部左舷側の状況

えい航索を掛けるフック



船首方

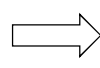


写真2 B船（船首方から撮影）

甲板員Aがえい航索を延出する作業をしていた場所



船首方



左舷方