

船舶事故調査報告書

平成22年9月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成21年10月13日 16時40分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港 広畑東防波堤灯台から真方位032° 1.4海里付近 （概位 北緯34° 47.0′ 東経134° 38.6′）
事故調査の経過	平成21年12月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第六晋康丸 ^{しんこう} 、199トン 131776、吉村汽船株式会社 45.30m×8.00m×3.60m、鋼 ディーゼル機関、404kW、平成2年9月5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49年12月20日 免状交付年月日 平成21年5月8日 免状有効期間満了日 平成27年4月29日 機関長 男性 57歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和48年8月17日 免状交付年月日 平成18年5月23日 免状有効期間満了日 平成23年10月19日
死傷者等 損傷	負傷 1人（機関長）左足関節開放性脱臼骨折、左足部開放性骨折 なし
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、姫路港において、新日本製鐵株式会社広畑製鐵所全天候岸壁（以下「全天候岸壁」という。）に、入り船の左舷着けで着岸態勢に入った。 機関長は、上甲板の左舷側通路で船首スプリングライン（以下「本件ロープ」という。）をとる作業に当たり、陸上の綱取り要員がいなかったため、本件ロープの先端のアイ（輪の部分）を左舷船首ブルワーク上のクリートに掛け、本件ロープを直接陸上のビットに引っ掛ける（バイトに取る）ことにし、余った部分を甲板上にコイルした。 機関長は、ビットが近くなったとき、本件ロープをビットに引っ掛けてクリートに8の字に2～3回巻いたのち、手で本件ロープを握って張り具合を調整しながら本船の惰力の制御を行った。 機関長は、甲板上にコイルした本件ロープの中に左足が入っているこ

	とに気付かずに作業を続け、本件ロープが緊張した際、本件ロープが左足に絡んで引かれ、平成21年10月13日16時40分ごろ、左足がクリートに挟まれた。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：波 なし	
その他の事項	本船は、通常、船首ライン及び船尾ラインだけで係留していたが、全天候岸壁に着岸する際は、風雨を遮るドーム内での船体の移動を極力抑えるため、本件ロープも取っていた。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、姫路港において、全天候岸壁で着岸作業中、機関長が、本件ロープを左舷船首ブルワーク上のクリートに取り、本件ロープの張り具合を調整しながら前進惰力を制御していた際、本件ロープのコイルの中に入れていた左足に、緊張した本件ロープが絡んで引かれ、クリートに挟まれたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、姫路港において、全天候岸壁で着岸作業中、機関長が、本件ロープを左舷船首ブルワーク上のクリートに取り、本件ロープの張り具合を調整しながら前進惰力を制御していた際、本件ロープのコイルの中に左足を入れていたため、緊張した本件ロープが左足に絡んで引かれ、クリートに挟まれたことにより発生したものと考えられる。	
備考	船舶所有者は、事故後、本件ロープをウインチ操作によって調整できるようにするため、次の安全対策を実施した。 (1) 左舷船首ブルワーク上にムーアリングパイプ、フェアリーダーにロープの外れ止めをそれぞれ設置するとともに、本件ロープが足に絡まないよう、収納ボックスを設置した。 (2) 各ラインをとる順番を変更し、最初に船首ライン、次に船尾ラインを取り、船体が停止したのちに本件ロープを取ることにした。	