

船舶事故調査報告書

平成22年2月18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	不明（平成21年3月6日 11時50分ごろ荷役用バケットのワイヤドラムに巻き込まれている乗組員が発見された。）
発生場所	宮崎県宮崎市宮崎港 東部ふ頭9号岸壁 （概位 北緯31°54.2′ 東経131°27.7′）
事故調査の経過	平成21年3月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての一等航海士からの意見聴取は、本人が本事故で意識不明状態が続いているため行わなかった。
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 押船 ^{だいごさんとく} 第五三徳丸、136トン 135472、丸阿産業株式会社 28.01m×9.40m×6.00m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成9年11月 B ^{だいろくさんとく} バージ 第六三徳丸、4,917.60トン 丸阿産業株式会社 99.00m×21.00m×5.15m、鋼
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年7月30日 免状交付年月日 平成17年9月8日 免状有効期間満了日 平成22年9月7日 一等航海士 男性 41歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年12月1日 免状交付年月日 平成20年9月24日 免状有効期間満了日 平成25年11月30日
死傷者等	負傷 1人（一等航海士）
損傷	なし
事故の経過	A船は、B船を船首に結合し、主として玄界灘で採取した海砂利を宮崎港、福岡県福岡市博多港又は広島県福山市福山港で揚荷する一体型押船で、船長ほか6人が乗り組み、平成21年3月6日09時25分ごろ宮崎港に入港し、揚荷役を開始した。 船長は、B船の船倉上を船首尾方向に移動するディスチャージャーと称する荷役設備の操縦室で同設備の操作に当たり、一等航海士は、甲板上で

	<p>揚荷状況の見回りを行い、両人との連絡にはトランシーバーが使用されていた。</p> <p>船長は、11時半ごろ、一等航海士から、ワイヤドラムのグリスが切れているので塗布する旨の連絡を受けたので、了解したとの合図を送り、ディスチャージャーを運転しながらでもグリスの塗布は可能であると考えたことから、ディスチャージャーを停止せずにそのまま作業を続行した。</p> <p>二等航海士は、ディスチャージャーに不具合が生じたとの連絡を受け、点検のため甲板上に出たところ、11時50分ごろ、ワイヤドラムに頭部などを巻き込まれている一等航海士を発見した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 薄曇、風向 西、風力 5</p> <p>海象：潮汐 上げ潮末期</p>	
その他の事項	<p>本事故時、船長及び一等航海士が揚荷役作業に従事していた。</p> <p>ディスチャージャーは、バケット、ホッパー、ベルトコンベア、バケット用のワイヤドラムなどで構成されていた。ワイヤドラムは、ディスチャージャーの横方向に4基が2列配置され、船首側の列がバケット開閉用、船尾側の列がバケット上下動用になっていた。</p> <p>一等航海士は、バケット上下動用の左舷端のドラム（以下「本件ドラム」という。）に巻き込まれているのが発見された。</p> <p>ディスチャージャー右舷船尾側の操縦室から本件ドラムは死角になっていて、見ることはできなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、宮崎港において、ディスチャージャーを使用して揚荷役中、一等航海士が本件ドラムに頭部などを巻き込まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、操縦室でディスチャージャーを操作していたが本件ドラムを見ることができず、また、目撃者もいないため、一等航海士が本件ドラムに巻き込まれた状況は、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長は、一等航海士から本件ドラムにグリスを塗布する旨の連絡を受けたとき、運転しながらでもグリスの塗布は可能であると考えたことから、ディスチャージャーを停止しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、宮崎港において、ディスチャージャーを使用して揚荷役中、一等航海士が本件ドラムにグリスを塗布する際、本件ドラムに巻き込まれたため、発生したものと考えられる。</p>	