

船舶事故調査報告書

平成24年3月8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 庄 司 邦 昭
委員 石 川 敏 行
委員 根 本 美 奈

事故種類	乗組員負傷	
発生日時	平成23年4月16日 10時36分ごろ	
発生場所	静岡県伊東市伊東港 伊東港東防波堤灯台から真方位186°200m付近 (概位 北緯34°58.3′ 東経139°06.2′)	
事故調査の経過	平成23年5月19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 乗組員等に関する情報	貨客船 ^{くろしお} 黒潮丸、440トン 131130、伊豆諸島開発株式会社 49.89m (Lr) × 9.50m × 4.20m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、昭和63年8月30日 船長 男性 48歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年3月22日 免状交付年月日 平成20年1月25日 免状有効期間満了日 平成25年3月21日 一等航海士 男性 38歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年6月7日 免状交付年月日 平成20年2月19日 免状有効期間満了日 平成25年6月6日 操舵手 男性 21歳
死傷者等	負傷 1人（操舵手）	
損傷	なし	
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、伊東港で着岸し、一等航海士が作業指揮及び船倉後方の甲板上に設置された一本デリック式揚貨装置（以下「揚貨装置」という。）の操作を、二等航海士、操舵手ほか2人が船倉内での玉掛けを、船長ほか1人が岸壁での玉掛けを担当してコンテナ等の積込み作業を開始した。 二等航海士及び操舵手は、船倉内船尾側に積まれたコンテナ上で上面四隅に掛けられた4本のスリングのフックを外し、それぞれが2本のスリングを握りながらコンテナ中央付近で一等航海士にスリング巻揚げの合図を行った。 一等航海士は、巻揚げの合図を確認し、揚貨装置を操作してゆっくりと	

	<p>スリングを巻き揚げ始め、二等航海士及び操舵手の目線ぐらいの高さにスリングのフックが上がったのを見て巻き揚げ速度を上げたのち、デリックブームの方を見ながら同ブームを船首側に少し倒した。</p> <p>操舵手は、両手で軽く握ったスリングがゆっくりと巻き揚げられてスリングのフックが目線の高さになったので両手を離したが、左手革手袋の手首付近が1本のスリングのフック（以下「本件フック」という。）に引っ掛かり、「ストップ、ストップ」と叫んだものの、引き揚げられてコンテナから離れ、船首方の船倉上で宙吊りとなった。</p> <p>一等航海士は、操舵手が宙吊りとなっていることに気付き、揚貨装置を操作して同人をコンテナ上に戻そうとしたが、操舵手は、落下したら危ないと思い、体に反動をつけて右手で本件フックをつかもうとしたところ、革手袋が本件フックから外れ、平成23年4月16日10時36分ごろ高さ約3mの位置より船倉内床面に腰から落下した。</p> <p>操舵手は、救急車により病院へ搬送され、左坐骨骨折、外傷性腰部神経根症及び外傷性頸部症候群と診断された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士は、船倉内の死角を補うために身を乗り出しながらデリックの操縦を行っていた。</p> <p>操舵手は、本船に乗船して約2週間であった。</p> <p>操舵手は、会社から支給された革手袋を着用していたが、同手袋を着用した際には、手首部に隙間ができ、日頃から作業のし難さを感じていた。また、他の乗組員から、過去に革手袋がフックに引っ掛かったことがあるので注意するようと言われていた。</p> <p>本船の乗組員の中には、自分で購入した手首がマジックテープ式となった革手袋を使用している者もいた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は伊東港で着岸して積荷役作業中、船倉内に積み込まれたコンテナからスリングが外されて巻き揚げられる際、操舵手が、着用していた左手革手袋が本件フックに引っ掛かったことから、宙吊りとなり、その後、革手袋が本件フックから外れ、船倉内床面に落下して負傷したものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、二等航海士及び操舵手から本件フックが離れたことを確認して揚貨装置の巻き揚げ速度を加速させる操作を行っていれば、また、操舵手がスリングを離してから速やかに本件フックから安全な場所に離れていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が伊東港で着岸して積荷役作業中、船倉内に積み込まれたコンテナからスリングが外されて巻き揚げられる際、操舵手が、着用していた左手革手袋が本件フックに引っ掛かったため、宙吊りとなり、その</p>	

	後、革手袋が本件フックから外れ、船倉内床面に落下したことにより発生したものと考えられる。
参考	本事故後、船舶所有者は、次の改善措置をとった。 (1) 手首がマジックテープ式となった革手袋を支給し、手首部に隙間ができないようにした。 (2) 揚貨装置操縦者の視野を広げるため、揚貨装置操縦席に踏み台を設置した。 (3) 笛付きのヘルメットを着用させ、注意喚起を行い易いようにした。