

船舶事故調査報告書

平成24年8月30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 根 本 美 奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成23年11月25日 17時55分ごろ
発生場所	京浜港横浜区大黒ふ頭T-3 神奈川県横浜市所在の横浜大黒防波堤西灯台から真方位309° 1, 450m付近 (概位 北緯35° 27.5′ 東経139° 40.9′)
事故調査の経過	平成23年11月28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 マサシマ マル MASASHIMA MARU（パナマ共和国籍）、4,736トン 9140396（IMO番号）、MASASHIMA SHIPPING LIMITED S.A.（パナマ共和国） 96.70m×17.40m×11.60m、鋼 ディーゼル機関、2,427kW、1996年2月6日
乗組員等に関する情報	船長（ロシア連邦国籍） 男性 60歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年4月6日 (2015年10月12日まで有効) 二等航海士（ロシア連邦国籍） 男性 48歳 操機手（ロシア連邦国籍） 男性 53歳
死傷者等	負傷 2人（二等航海士、操機手）
損傷	船首の右舷スタンドローラーの離脱
事故の経過	本船は、船長、二等航海士及び操機手ほか13人が乗り組み、アルミニウム約4,700tを載せ、船首5.70m船尾6.99mの喫水で、京浜港横浜区の大黒ふ頭T-3沖に至り、入り船右舷着けする態勢となった。 船長は、操船指揮を執り、一等航海士を操船の補佐に、甲板手を手動操舵に就け、船首部署には二等航海士、操機手、甲板長及び甲板員を、船尾部署には二等機関士などを配置し、船橋からの指示をトランシーバーで行っていた。 船長は、本船をほとんど行きあしがらない状態とし、船首からヘッドライン及び前部スプリングラインを、船尾からスターンライン及び後部スプリングラインそれぞれ1本を岸壁のビットに掛け、バウスラスターを使い、油圧式係船ウインチのドラムを巻き込みながら徐々に本船を岸壁に接近させた。 二等航海士は、船長と交信しながら、ウインチの遠隔操作を行う甲板長に指示していた。

	<p>本船は、岸壁から約7～8m離れてほぼ平行となった平成23年11月25日17時55分ごろ、前部スプリングラインが掛かっていた右舷スタンドローラー（以下「本件スタンドローラー」という。）が甲板から離脱し、前部スプリングラインがはね、近くにいた二等航海士と操機手の脚を強打した。</p> <p>本件スタンドローラーは、甲板で跳ね返ったのち、右舷ブルワークに当たり、海中に落下した。</p> <p>二等航海士及び操機手は、出血が多く、乗組員により止血処置がなされた。</p> <p>船長は岸壁で待機していた代理店員に事故のことを伝え、救急車の手配がなされ、二等航海士と操機手は病院に搬送され、二等航海士は右下腿不全切断、操機手は両脛腓骨開放粉碎骨折と診断された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好、気温 約13℃</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮高 約1.5m、波 なし</p> <p>日没時刻：16時31分ごろ</p>								
その他の事項	<p>パウスラスター出力は、約300PSであった。</p> <p>本件スタンドローラーは、甲板と溶接により接着されており、右舷着けのときにはよく使用されていた。</p> <p>本件スタンドローラーの離脱跡は、2重丸となって溶接痕が残り、2重丸の外側に錆びによる汚れはなく、その内側の錆び状態は普通であった。</p> <p>離脱跡の甲板に盛り上がりはなかった。</p> <p>前部スプリングラインは、ポリプロピレン製、直径65mm、試験破断荷重402kN、重さ2kg/mであった。ウインチのドラム巻き込み荷重は、5t（49kN）であった。</p> <p>本船を建造した造船所は、廃業している。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、京浜港横浜区の大黒ふ頭において着岸作業中、船首及び船尾から係留索を岸壁のビットに取って各係留索を巻き込んでいた際、前部スプリングラインを掛けていた本件スタンドローラーが甲板から離脱したことから、同スプリングラインがはね、付近の乗組員2人の足に当たり、負傷したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、京浜港横浜区の大黒ふ頭において着岸作業中、船首及び船尾から係留索を岸壁のビットに取って各係留索を巻き込んでいた際、前部スプリングラインを掛けていた本件スタンドローラーが甲板から離脱したことから、同スプリングラインがはね、付近の乗組員2人の足に当たり、負傷したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、京浜港横浜区の大黒ふ頭において着岸作業中、船首及び船尾から係留索を岸壁のビットに取って各係留索を巻き込んでいた際、前部スプリングラインを掛けていた本件スタンドローラーが甲板から離脱したことから、同スプリングラインがはね、付近の乗組員2人の足に当たり、負傷したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、京浜港横浜区の大黒ふ頭において着岸作業中、船首及び船尾から係留索を岸壁のビットに取って各係留索を巻き込んでいた際、前部スプリングラインを掛けていた本件スタンドローラーが甲板から離脱したため、同スプリングラインがはね、付近の乗組員2人の足に当たったことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・緊張している係留索から可能な限り離れて作業を行うこと。 								