

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成30年3月29日 09時27分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉第1区出洲ふ頭2号物揚場岸壁 千葉港丸紅シーバース灯から真方位090° 1.8海里付近 (概位 北緯35° 35.8′ 東経140° 06.9′)
事故の概要	引船利根丸は、停泊中、機関士が負傷した。
事故調査の経過	平成30年5月28日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	引船 利根丸、183トン
船舶番号、船舶所有者等	142255、東京汽船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関士、三級（機関）
負傷者	軽傷 1人（機関士）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長、機関士及び機関員ほか2人が乗り組み、2号物揚場岸壁において停泊中、機関士が機関員と共に船尾のえい航フックの整備作業を開始した。</p> <p>機関士は、えい航フックの緊急離脱装置のストッパーが固着していたので動かそうと左手で押したところ、同フックの後端部がストッパーから外れて上昇し、同フックの後端部とその上方の鋼製フレームとの間に左腕を挟まれた。</p> <p>機関士は、救急車により病院に搬送され、左前腕挫創と診断された。</p> <p>えい航フックは、後端部からストッパーを外すことによって後端部が上昇及び先端部が下降し、えい航索等が放される機構になっており、本事故当時、動かないようロープ等で固縛されていなかった。</p>
分析	本船は、千葉港千葉第1区において、えい航フックの整備作業中、機関士が、同フックをロープ等で固縛していなかったことから、固着していたストッパーを左手で押した際、同フックの後端部がストッパーから外れて上昇し、同フックの後端部とその上方の鋼製フレームとの間に左腕を挟まれて負傷したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、千葉港千葉第1区において、えい航フックの整備作業中、機関士が、同フックをロープ等で固縛していなかったため、固着していたストッパーを左手で押した際、同フックの後端部が

	<p>ストッパーから外れて上昇し、同フックの後端部とその上方の鋼製フレームとの間に左腕を挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>A社は、本事故後、次の再発防止策を講じるとともに、管理船舶に対し、作業開始前の危険予知活動の徹底を指導した。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ えい航フック整備作業時には、同フックが動かないようロープで固縛することとした。</li><li>・ えい航フックの後端部、ストッパー等に注意喚起を目的とした黄色と黒色の警戒色塗装を施した。</li></ul> <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"><li>・ 整備作業において、可動部が動いて腕などが挟まれる危険がある場合、可動部を固縛するなどの措置を講じること。</li></ul>