

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 高橋 明 子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和3年6月10日 12時45分頃
発生場所	島根県松江港馬潟岸壁沖 山本四等三角点から真方位062° 1,570m付近 (概位 北緯35° 27.2′ 東経133° 08.1′)
事故の概要	貨物船 ^{だいたい} 大泰丸の出港作業中、乗組員がハッチカバーのガイドローラーとガイドレールとの間に右手を挟まれて負傷した。
事故調査の経過	令和6年11月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 大泰丸、369トン 142185、有限会社島本商会（A社） 67.83m×11.00m×6.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成26年4月2日
乗組員等に関する情報	船長 65歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年6月24日 免状交付年月日 平成30年5月21日 免状有効期間満了日 令和5年6月23日 航海士 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年5月9日 免状交付年月日 平成28年10月20日 免状有効期間満了日 令和3年10月19日
死傷者等	負傷 1人（航海士）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長（A社社長）及び航海士ほか3人が乗り組み、積載した石膏 ^{こしょう} の揚げ荷役の目的で、令和3年6月10日00時55分頃に松江港馬潟岸壁に左舷着けで着岸した。その際、右舷錨を下ろし、左舷

船首からヘッドライン及びスプリングラインを、左舷船尾からスタンライン及びスプリングラインを、それぞれ1本ずつ取っていた。(図1、図2参照)

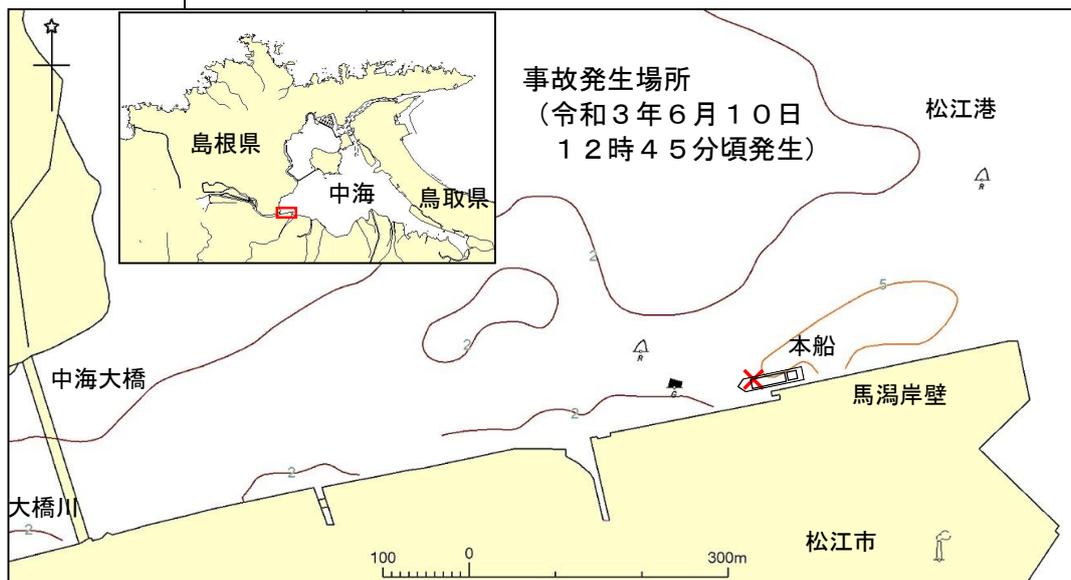


図1 事故発生場所概略図

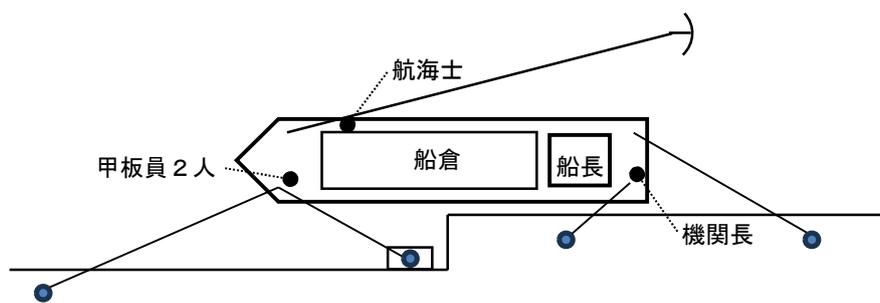


図2 本船の着岸状況及び出港時の乗組員の配置状況

本船は、揚げ荷役を終了し、山口県岩国港に向け出港することとし、船長が船橋で操船を行い、機関長が左舷船尾、甲板員2人が左舷船首でそれぞれ係船索を放す作業を担当し、航海士が右舷船首で船倉のハッチカバーを閉鎖する作業を担当していた。(図2参照)

本船は、左舷船首の係船索が放された後、船首が北方に振られた状態となった。(図3参照)

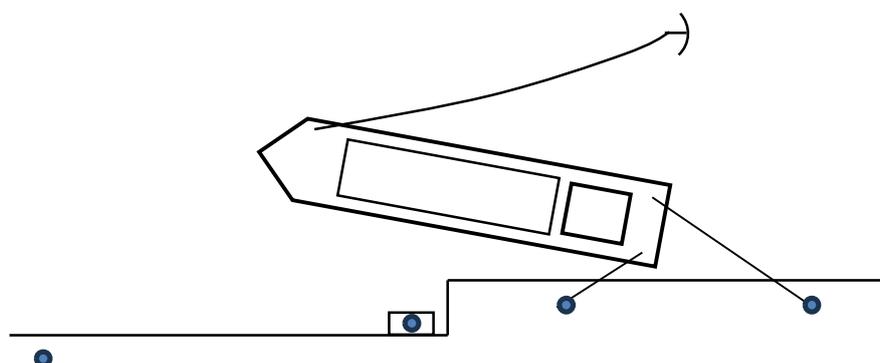


図3 本船の左舷船首の係船索が解かれた状況

船長は、本船が右舷船首方の浅所やブイ（図1参照）に接近するおそれがあるので後進させようと思い、右舷錨を揚げながら、左舷船尾にいた機関長に係船索を放すようマイクで指示し、本船は機関長によって左舷船尾の係船索が解かれた。

航海士は、ハッチカバーの開閉操作レバーを両手で握って船尾方に倒し、ハッチカバーを閉鎖させていた。

船長は、本船を前進させて岸壁とほぼ並行になった後、後進させた。（図4参照）

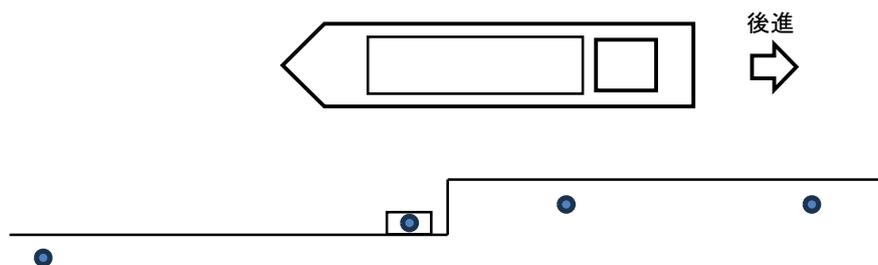


図4 本船の係船索が解かれた後の状況

航海士は、本船が後進していた頃に前屈みの体勢になった際、ハッチカバーのガイドローラーが通過するガイドレールに右手を突き、12時45分頃ガイドローラーとガイドレールとの間に右手母指を挟んだ。（図5参照）

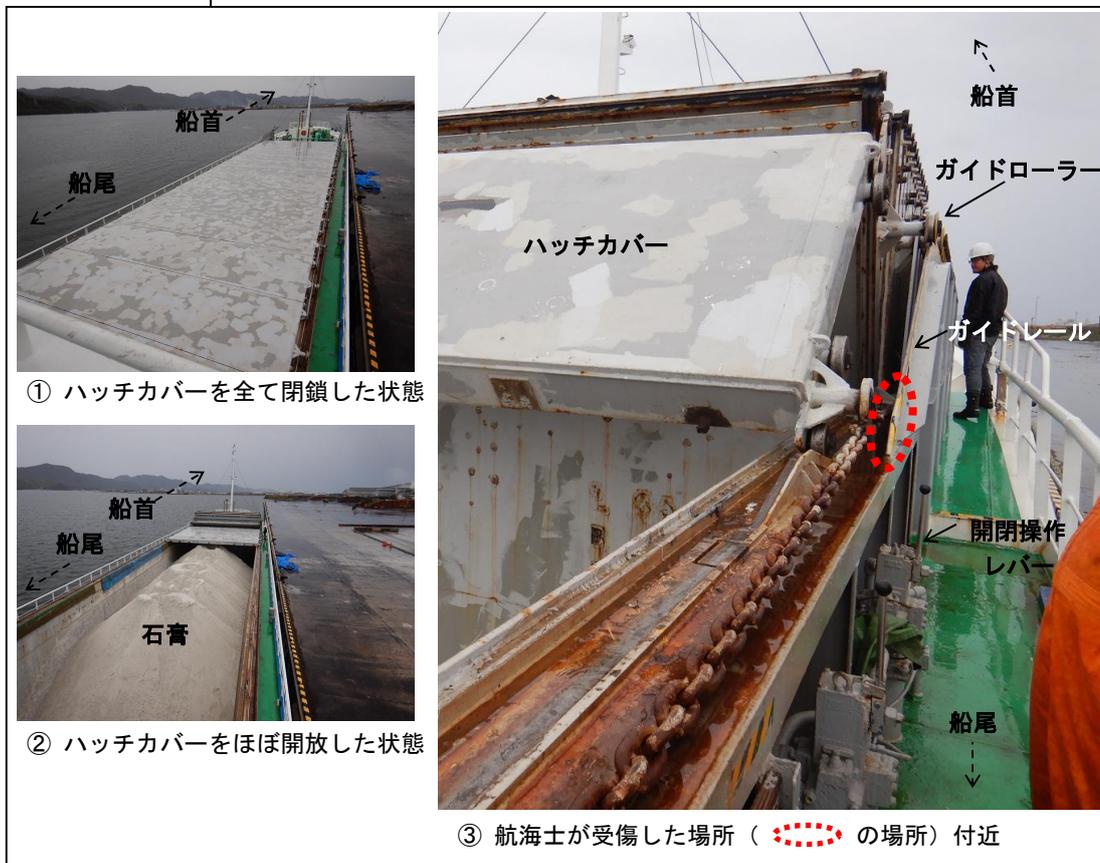


図5 ハッチカバーの状況

	<p>航海士は、船長に受傷したことを報告した。</p> <p>船長は、航海士の報告を受け、直ちに出港作業を中止し、本船を馬淵岸壁に着岸させた。</p> <p>船長は、自身の自家用車に航海士を乗せて、島根県松江市所在の病院に搬送した。</p> <p>航海士は、医師によって手母指の関節の挫滅創、皮膚欠損及び末節骨粉碎骨折が認められ、縫合等の処置が行われた。</p> <p>船長は、航海士と共に本船に戻った。</p> <p>本船は、18時25分頃、岩国港に向け、松江港を出港した。</p> <p>航海士は、本船で船橋当直業務等を継続し、6月23日に受傷後に受診した病院で抜糸処置が行われ、令和5年8月7日、同病院の医師に右母指開放骨折と診断された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船の揚げ荷役が終わり出港作業を行う場合、ハッチカバーを全て閉鎖した後に離岸させることもあったが、出港しながらハッチカバーを閉めることもあったと述べ、一方で、航海士は、ふだんはハッチカバーの閉鎖作業が完了してから離岸作業に移っていたと述べている。</p> <p>船長は、本船の離岸時に、左舷船尾にいた機関長にはマイクで本船を離岸させることを伝えることができたが、右舷船首でハッチカバーの閉鎖作業をしていた航海士には機械音などで本船を離岸させることが伝わっていなかったかもしれないと述べている。</p> <p>出港作業時及び後進時の状況について、航海士は次のとおり述べている。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 揚げ荷役中にハッチカバーの錆落としを行っていたところ、本船の出港作業が始まったので、同カバーを閉鎖する作業に移った。 (2) 本船を離岸させることについて、あらかじめ船長から聞いていなかったため、本船が後進することによって船体が揺れることを予想しておらず、後進し始めた際に体のバランスを崩して右手をガイドレールに突いた。 <p>本事故後の対応について、船長は次のとおり述べている。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 航海士から受傷の報告を受けた際、航海士の右手母指から出血が多少あったが骨折には気付かないまま船長自身の自家用車で病院に連れて行った。 (2) 医師から入院を勧められたが、親指を動かすことはできていたので、軽作業で手の汚れる作業を行わず、薬を服用し、次回の寄港時に通院することで、航海士及び医師が了承した。 <p>本事故後の航海士から船長への申出の状況について、航海士は、受傷して病院で処置された後、船長に入院させてほしいと願い出たものの、船長から乗船するように言われたと述べている。</p>

	<p>船長は、本事故の発生を令和3年6月13日に労働基準監督署へ届け出ていたが、海上保安庁に通報していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、松江港において出港作業中、右舷船首でハッチカバーの閉鎖作業を行っていた航海士が、前屈みの体勢になった際、ハッチカバーのガイドレールに右手を突き、移動してきたハッチカバーのガイドローラーとガイドレールとの間に右手母指を挟まれて負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が松江港において出港作業中、右舷船首でハッチカバーの閉鎖作業を行っていた航海士が、前屈みの体勢になった際、ハッチカバーのガイドレールに右手を突き、移動してきたハッチカバーのガイドローラーとガイドレールとの間に右手母指を挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長は、船内で事故が発生した場合、海上保安庁に通報すること。