

船舶事故調査報告書

平成23年3月24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 石川 敏 行

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成22年1月5日 14時00分ごろ
発生場所	秋田県男鹿市秋田船川港船川第3区 鵜ノ埼灯台から真方位082° 3.6海里付近 (概位 北緯39°52.0′ 東経139°53.8′)
事故調査の経過	平成22年1月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	油送船 ^{たいこう} 大弘丸、749トン 135096、丸京海運株式会社 76.61m×11.40m×5.25m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年9月25日
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成7年1月12日 免状交付年月日 平成18年12月18日 免状有効期間満了日 平成23年12月17日 一等航海士 男性 49歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年5月16日 免状交付年月日 平成21年1月5日 免状有効期間満了日 平成26年5月15日
死傷者等	負傷 1人（一等航海士）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか4人が乗り組み、A重油を満載し、荒天避難のため、秋田船川港船川第3区の水深約14mのところに単錨泊し、その後風波が増勢したため、両舷錨鎖をそれぞれ7節伸出して双錨泊とした。 船長は、走錨してくる他船（以下「走錨船」という。）を機関と舵を使用して避けた際、走錨船との距離が約30mであったことと、その後、走錨船が機関を使用して本船に近づき、機関を停止すると走錨して本船から離れる状況を繰り返したことから、走錨船の錨が本船の錨鎖に引っかかっているものと思い、揚錨して走錨船から離れたところに転錨することとし、一等航海士及び乗組員2人に揚錨作業を指示した。 一等航海士は、乗組員2人とともに船首楼甲板に赴いて揚錨作業を開始

	<p>したところ、両舷の錨鎖が絡まっていることを知り、絡んでいる錨鎖を解くために、ウインドラスの操作に当たっている乗組員2人に、左舷側のブルワーク越しに錨鎖の状況を見ながら指示を出していたとき、平成22年1月5日14時00分ごろ、船首部に大きな波浪を受け、ブルワークを越えた波浪及び「ブルワークに設けられたフェアリーダ用開口部」（以下「フェアリーダ用開口部」という。）から打ち込んだ波浪の衝撃で転倒した。</p> <p>一等航海士は、立ち上がって作業を続けようとしたが、乗組員に右足から出血していることを指摘され、食堂に移動して応急手当を受けたのち、来援した航空自衛隊のヘリコプターで病院に搬送され、約20日間の治療を要する右下腿切創と診断された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風速 約20m/s 海象：波向 南、波高 約5m</p> <p>1月5日05時15分、秋田県沿岸に暴風雪、波浪警報が発表されていた。</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、両舷にそれぞれ8節の錨鎖を装備していた。</p> <p>本事故当時、本船の船首喫水は約3.9mで、船首端ブルワークの水面上高さは約5mであった。</p> <p>船長は、南寄りの風が吹いているとき、右舷錨による単錨泊から風上側に移動して左舷錨を入れ、双錨泊とした。</p> <p>一等航海士は、本事故発生時、フェアリーダ用開口部付近に立ち、ヘルメット、救命胴衣及び安全ベルトを着用し、左手でブルワーク上のハンドレールをつかんでいた。</p> <p>一等航海士は、上部にロープ落下防止用のアームが付いたスタンδροーラの近くで転倒した。</p> <p>船長は、その都度、波浪の接近状況を一等航海士に知らせていた。</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 あり あり</p> <p>本船は、風速約20m/sの風が吹き、波高約5mの波浪が生じている状況下、秋田船川港船川第3区において、絡んだ錨鎖を解く作業を実施中、船首部に波浪を受け、一等航海士が、船首部ブルワークを越えた波浪及びフェアリーダ用開口部から打ち込んだ波浪の衝撃で転倒し、右足を負傷したものと考えられる。</p> <p>本船は、船首端ブルワークの水面上高さが約5mであったことから、波高約5mの波浪が生じている状況下では、波浪が船首楼甲板のブルワークを越え、また、フェアリーダ用開口部から打ち込むことがあったものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、転倒した際、右足がスタンδροーラ上部のアームに接触した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、走錨船が、本船の近くを通過したこ</p>

		と、その後、機関を使用して繰り返し本船に近づいたことから、走錨船の錨が本船の錨鎖に引っかかっているものと思い、転錨を決めたものと考えられる。
原因	本事故は、波高約5mの波浪が生じている状況下、本船が、秋田船川港船川第3区において、絡んだ錨鎖を解く作業を実施中、船首部に波浪を受けたため、同作業に従事していた一等航海士が、ブルワークを越えた波浪とフェアリーダ用開口部から打ち込んだ波浪の衝撃で転倒し、負傷したことにより発生したものと考えられる。	