

## 船舶事故調査報告書

平成25年1月17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24年7月17日 06時30分ごろ
発生場所	東京都小笠原村南鳥島南方沖500m付近 (概位 北緯24°16.8′ 東経153°58.6′)
事故調査の経過	平成24年10月2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。
<b>事実情報</b> 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	引船 第八阿蘇丸、253トン 130373、阿蘇海運株式会社 40.51m×9.00m×4.00m、鋼 ディーゼル機関2基、1,396kW（合計）、昭和63年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年9月16日 免状交付年月日 平成21年5月22日 免状有効期間満了日 平成27年2月22日 一等航海士 男性 51歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年1月12日 免状交付年月日 平成19年9月6日 免状有効期間満了日 平成25年1月11日
死傷者等	重傷 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、作業員7人を乗せ、平成24年7月15日、南鳥島南側に右舷錨を投じ、錨鎖5節を伸出して錨泊を開始した。 船長は、17日、本船の西方沖に錨泊中の僚船に作業員を移乗させるため、一等航海士、二等航海士及び機関長を船首配置に就かせて揚錨を開始した。 一等航海士は、錨鎖4節を巻き揚げたとき、ウインドラスが停止し、ジプシーホイールに錨鎖がねじれてはまり込み、また、第1節と第2節をつなぐジョイニングシャックルがチェーンパイプの口の縁に

	<p>ひっ掛かり、錨鎖が落ちていかない状況となっていることを知った。</p> <p>一等航海士は、二等航海士に指示して錨鎖の送り出しと巻き揚げを交互に数回繰り返して行ったものの、依然、錨鎖がジプシーホイールから外れなかったため、06時30分ごろ、バールをジョイニングシャックル付近に差し入れたところ、錨鎖が外れて鉛直方向に移動して緊張し、ジプシーホイール円盤部と錨鎖の間で瞬間的に左手を挟まれ、左手指を負傷した。</p> <p>船長は、一等航海士以外の乗組員により揚錨作業を継続して行わせ、作業員を移乗させた後に再び投錨し、各所に連絡を行うとともに、一等航海士が自ら処置を行い、7月18日に僚船に移乗させて21日に小笠原村父島において受診させた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約5cm（南鳥島）</p>
その他の事項	<p>本船の錨鎖は、径約34mm、ジョイニングシャックルの長さは、約190mm、チェーンパイプの直径は、約250mmであった。</p> <p>一等航海士は、両手に綿製軍手を着用していた。</p> <p>一等航海士は、錨鎖のねじれを解消する作業は、短時間で終わる作業なので必要ないと思い、錨鎖の移動防止措置を採っていなかった。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、南鳥島南側において揚錨中、ジプシーホイールにねじれてはまり込んだ錨鎖を外そうとした際、一等航海士が錨鎖を固定せずにバールを差し入れたことから、ジプシーホイールから外れた錨鎖が移動して緊張し、左手の指がジプシーホイール円盤部と錨鎖の間に挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、錨鎖を外すことに意識を向け、外れた後の錨鎖の動きを予想せず、錨鎖を固定しなかった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、南鳥島南側において揚錨中、ジプシーホイールにねじれてはまり込んだ錨鎖を外そうとした際、一等航海士が錨鎖を固定せずにバールを差し入れたため、ジプシーホイールから外れた錨鎖が移動して緊張し、左手の指がジプシーホイール円盤部と錨鎖の間に挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・錨鎖の絡み等を解除する作業を行う際、解除したときに錨鎖が緊張しないよう固定して行うこと。</li> </ul>