

船舶事故調査報告書

平成23年11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 石 川 敏 行

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成22年9月10日 09時30分ごろ
発生場所	秋田県能代市能代港西南西方沖 能代港外港南防波堤灯台から真方位248°17海里付近 (概位 北緯40°05.6′ 東経139°38.0′)
事故調査の経過	平成22年9月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか2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	漁船 ^{げんしんたじま} 玄辰但馬丸、32トン 126622、有限会社但馬漁業 20.50m (Lr) × 4.50m × 2.22m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数260、昭和58年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 六級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成19年9月19日 免 状 交 付 年 月 日 平成19年9月19日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成24年9月18日 機関長 男性 56歳 六級海技士（機関） 免 許 年 月 日 平成10年9月8日 免 状 交 付 年 月 日 平成20年9月3日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成25年9月30日 機関員 男性 25歳 海技免状 なし
死傷者等	負傷 1人（機関員）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、能代港西南西方沖において、沖合底引き網のえい網準備をしていた。 本船は、東方向に網を引こうとしたが、船尾に網がつながれており、船首が北北東への潮に圧流されたので、本船とわら綱（長さ約50m、直径約100mm）間に取り付けられたサイドロープ（長さ約15m、直径約28mm）を右舷側に取り付け、船首を北方から南方に向けようとしていたところ、「ボン」という音と同時にわら綱のアイが切断し、サイドロープがC環の重みで海中に沈み始めた。 機関長は、船員室で「ボン」という音を聞いて通路に出たところ、サイドロープが切れたことに気付き、機関員に引っ張るよう指示した。

	<p>機関員は、右舷中央部の通路付近で、サイドロープを手でコイルしながら引き上げていたところ、平成22年9月10日09時30分ごろ、握っていたサイドロープがプロペラに巻き込まれて左舷船尾方向に引っ張られ、体のバランスを崩してコイルしていたサイドロープの中に右足が入って絡まり、海中に引き込まれた。</p> <p>機関員は、右足首が切断された状態で浮上した。</p> <p>本船は、すぐにフェンダー及び救命浮環を投げ入れ、主機を停止して機関員を引き上げ、僚船を通じて海上保安庁に事故発生の連絡を行って能代港に向かった。</p> <p>機関員は、救急車で病院に搬送され、右下腿切断と診断された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし</p> <p>海象：平穏、潮流 北北東3ノット</p>								
その他の事項	<p>本船は、潮の流れに対して直角方向に綱を引く際、船首が潮に流されるため、サイドロープを使って船首を潮の流れと反対方向へ向けていた。</p> <p>本船のサイドロープは、C環を取り付けた末端がブルワークのC環取付け金具に連結され、他方の末端が長短のロープの二股に分かれ、それぞれにC環が取り付けられ、わら綱のアイに長い方のロープを通して長短ロープのC環同士を結合し、わら綱と連結して使用されていた。</p> <p>本船は、以前に、サイドロープを取り付けるわら綱のアイが2回切断したことがあった。その際、切断されたサイドロープは、ブルワークのC環取付け金具の直下に沈み、回収されていた。</p> <p>機関員は、本船に乗船するまで船の経験がなく、平成21年9月1日から本船に乗船していた。</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、能代港西南西方沖において、えい網準備中、わら綱のアイに通したサイドロープを使用して船首方向を変えようとしていたところ、わら綱のアイが切断したことから、機関員が、外れたサイドロープを引き上げていた際、サイドロープがプロペラに巻き込まれ、コイルしたサイドロープの中に右足が入って絡まり、海中に引き込まれ、右下腿を切断したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故以前に、わら綱のアイが2回切断していたことから、わら綱のアイに過大な張力がかかることがあったものと考えられる。</p> <p>本船は、わら綱のアイを太いロープにするか、又はサイドロープに過大な張力がかからないように操船していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</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、能代港西南西方沖において、えい網準備中、わら綱のアイに通したサイドロープを使用して船首方向を変えようとしていたところ、わら綱のアイが切断したことから、機関員が、外れたサイドロープを引き上げていた際、サイドロープがプロペラに巻き込まれ、コイルしたサイドロープの中に右足が入って絡まり、海中に引き込まれ、右下腿を切断したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故以前に、わら綱のアイが2回切断していたことから、わら綱のアイに過大な張力がかかることがあったものと考えられる。</p> <p>本船は、わら綱のアイを太いロープにするか、又はサイドロープに過大な張力がかからないように操船していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</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、能代港西南西方沖において、えい網準備中、わら綱のアイに通したサイドロープを使用して船首方向を変えようとしていたところ、わら綱のアイが切断したことから、機関員が、外れたサイドロープを引き上げていた際、サイドロープがプロペラに巻き込まれ、コイルしたサイドロープの中に右足が入って絡まり、海中に引き込まれ、右下腿を切断したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故以前に、わら綱のアイが2回切断していたことから、わら綱のアイに過大な張力がかかることがあったものと考えられる。</p> <p>本船は、わら綱のアイを太いロープにするか、又はサイドロープに過大な張力がかからないように操船していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、能代港西南西方沖において、えい網準備中、わら綱のアイに通したサイドロープを使用して船首方向を変えようとしていたところ、わら綱のアイが切断したため、機関員が、外れたサイドロープを引き上げていた際、サイドロープがプロペラに巻き込まれ、コイルしたサイ</p>								

	ドロップの中に右足が入って絡まったことにより発生したものと考えられる。
参考	本船は、本事故後、サイドロープの使用をやめ、サイドロープを撤去した。