

船舶事故調査報告書

平成25年10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25年2月21日 02時00分ごろ
発生場所	島根県出雲市日御碕 ^{ひのみさき} 北西方沖 出雲市所在の出雲日御碕灯台から真方位321° 22海里（M）付近 （概位 北緯35° 43.1′ 東経132° 20.7′）
事故調査の経過	平成25年2月27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	漁船 第二大洋丸 ^{たいよう} 、80トン 130967、個人所有 27.00m（Lr）×5.90m×2.39m、鋼 ディーゼル機関、661kW、昭和63年6月14日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成8年8月21日 免状交付年月日 平成21年6月25日 免状有効期間満了日 平成27年4月15日 甲板員A 男性 22歳 海技免状 なし
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか7人が乗り組み、平成25年2月21日01時30分ごろ日御碕北西方沖で沖合底びき漁の投網作業を始め、左舷側引き綱先端に取り付けたタル（オレンジ色の浮き）、同引き綱、漁網及び右舷側引き綱の順で投入し、船尾外板の両舷側につながれた各足し綱に左舷側及び右舷側引き綱をつなぎ、タルを回収したのち、えい網を行う予定であった。 タルの回収作業は、タルに回収用の索を取り付けて行うものであったが、タルに回収用の索を取り付ける際、同索の金具を取り付けやすくするため、機関を微速力前進にかけて漁網を少し引くようにしていた。

	<p>甲板員Aは、船尾スロープにおいて、他の甲板員2人と共にタルの回収作業を行っていたが、タルが右舷側引き綱に絡まったので、甲板員3人でタルを右舷側引き綱から外す作業を行っていた。</p> <p>甲板員Aは、ふと足下を見たところ、コイル状に置かれた足し綱の中に右足を入れていたので、急いで右足を上げたが、02時00分ごろ、出雲日御碕灯台から真方位321°22M付近において、動き出した足し綱が右足に絡み、船尾方に引っ張られて海に転落した。</p> <p>船長は、乗組員から漁網を引けとの合図を受け、機関を微速力前進にかけたところ、すぐに乗組員から甲板員Aが海に落ちたとの報告を受けたので、機関を中立とした。</p> <p>甲板員Aは、海中で足し綱が右足から外れ、投下された救命浮環につかまり、乗組員によって引き揚げられた。</p> <p>本船は、操業を中止して海上保安庁に118番通報したのち、境港に帰港し、甲板員Aは、救急車で病院に搬送され、右下腿不全断裂、右長母趾伸筋腱断裂及び右脛骨遠位端開放骨折と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>足し綱は、直径約1.5cmのワイヤロープを化学繊維製ロープで巻き、直径約3cm及び長さ約5mであった。</p> <p>船長は、日頃から乗組員に対し、操業中には移動しているロープや漁網に近づかないよう、また、コイル状に置かれたロープの中に足を入れないように指導していた。</p> <p>甲板員Aは、コイル状に置かれたロープの中に足を入れてはならないことを知っていたが、タルの回収作業に気を取られて足下を注意していなかった。</p> <p>甲板員Aは、布製の帽子をかぶり、カッパ上下及びゴム手袋を着用し、長靴を履いていたが、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は日御碕北西方沖で操業中、甲板員Aが、船尾スロープでタルの回収作業を行っていた際、コイル状に置かれた足し綱の中に右足を入れていたことに気付いていなかったことから、本船が前進した際、動き出した足し綱が右足に絡んで負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、コイル状に置かれたロープの中に足を入れてはならないことを知っていたが、タルの回収作業に気を取られて足下を注意していなかったことから、足し綱の中に右足を入れていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が日御碕北西方沖で操業中、甲板員Aが、船</p>

	<p>尾スロープでタルの回収作業を行っていた際、コイル状に置かれた足し綱の中に右足を入れていたことに気付いていなかったため、本船が前進した際、動き出した足し綱が右足に絡んだことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 作業中は、移動しているロープや漁網に近づかないこと。また、コイル状に置かれたロープの中に足を入れないこと。 ・ 救命胴衣を着用すること。