

船舶事故調査報告書

平成25年11月28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6月12日 09時40分ごろ
発生場所	山形県鶴岡市鼠ヶ関港西方沖 鶴岡市所在の鼠ヶ関灯台から真方位270°900m付近 （概位 北緯38°33.5′ 東経139°31.8′）
事故調査の経過	平成25年8月23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	漁船 ^{やまきゅう} 山久丸、10.38トン YM2-886（漁船登録番号）、個人所有 13.30m (Lr) × 3.19m × 1.35m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和55年9月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年5月16日 免許証交付日 平成22年1月26日 （平成27年5月15日まで有効） 甲板員 男性 62歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年5月11日 免許証交付日 平成21年3月9日 （平成26年3月8日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（甲板員）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか4人が乗り組み、鼠ヶ関港西方沖の定置網に到着した。 定置網は、中央の身網とその両端に接続された箱網によって構成され、箱網の底網両端につながった引揚げロープ（以下「網引揚げロープ」という。）が身網寄りから箱網の外側までの間に4本取り付けられ、本船は、揚網作業中、身網の箱網側に着け、箱網を引き揚げる状況に合わせながら、右舷船首及び右舷船尾に備え付けた2つのドラムが船首尾方向に並んで配置されたツインキャプスタン2台により、網

	<p>引揚げロープを身網寄りから順に巻き込み、右舷から箱網を引き揚げて漁獲していた。</p> <p>船長は、主機のクラッチを中立として油圧ポンプを駆動するクラッチをつなぎ、身網寄りの1本目の網引揚げロープを右舷船尾のツインキャプスタンで巻き込み、甲板員が、右舷船首のツインキャプスタンの船尾側で船首方を向いて立ち、もう一方の1本目の網引揚げロープを右舷船首のツインキャプスタンで巻き込んでおり、残りの乗組員4人が、右舷中央のブルワーク付近に並び、海中から揚がってくる箱網を引き揚げ始めた。</p> <p>甲板員は、1本目の網引揚げロープを巻き終えた後、平成25年6月12日09時40分ごろ、2本目の網引揚げロープを右舷船首のツインキャプスタンの船尾側ドラムに時計回りに巻き、網引揚げロープを左手で持ち、右手で操作レバーを時計回りに操作したところ、左手親指のゴム手袋がキャプスタンのドラムと網引揚げロープとの間に挟まれた。</p> <p>甲板員は、左手親指が回転したドラムに引っ張られ、大声で叫び、体がツインキャプスタンのドラムの間に入り、左手からゴム手袋が脱げ、左手がドラムから離れた。</p> <p>船長は、甲板員の叫び声が聞こえて振り向き、甲板員が右舷船首のツインキャプスタンで時計回りに引きずられた状態であり、操舵席にある油圧ポンプを駆動するクラッチを外してキャプスタンを止め、乗組員が甲板員を前部甲板に移動させた。</p> <p>船長は、揚網作業をやめ、携帯電話で所属の漁業協同組合に連絡して救急車を依頼し、鼠ヶ関港に帰った。</p> <p>甲板員は、救急車で病院に搬送されたが、左手親指第一関節付近の切断、右上腕部付近の複雑骨折を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、毎年4月から11月までの間、約4か所に設置された定置網を操業場所とし、市場休業日や8月下旬の休みなどを除き、毎日2～4か所で揚網作業を行っていた。</p> <p>網引揚げロープは、直径約10mmの合成繊維製であった。</p> <p>ツインキャプスタンは、2つのドラムがあり、いずれのドラムもツインキャプスタン左舷側に備えた操作レバーによって独立して操作でき、操作レバーを左舷側に動かすと時計回りに、右舷側に動かすと反時計回りにそれぞれドラムが回転し、中立状態でドラムが停止するようになっていた。</p> <p>甲板員は、本事故当時、急いで2本目の網引揚げロープを巻き込む作業を行っていたため、キャプスタンのドラムに掛けた網引揚げロープの状態を確認しなかった。</p>

	<p>本船は、本事故当時、作業に影響を与える船体の動揺はなかった。</p> <p>甲板員は、帽子をかぶり、上に作業着及び下に胴付きの合羽ズボンを着用し、長靴を履き、両手に軍手を付けてその上にゴム手袋をしていた。</p> <p>本船の乗組員全員は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>甲板員は、約8年前から本船に乗り、定置網の漁ではいつも右舷船首のツインキャプスタンの操作に携わっていた。</p> <p>甲板員は、本事故当日、体調不良ではなかった。</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>本船は鼠ヶ関港西方沖の定置網で揚網作業中、甲板員が、2本目の網引揚げロープを右舷船首のツインキャプスタンの船尾側ドラムに時計回りに巻き、網引揚げロープの引揚げ側を左手で持ち、右手で操作レバーを時計回りに操作したことから、左手親指がドラムと網引揚げロープとの間に挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、キャプスタンのドラムに掛けた2本目の網引揚げロープの状況を確認しなかったことから、左手で網引揚げロープの引揚げ側を持ったことに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が鼠ヶ関港西方沖の定置網で揚網作業中、甲板員が、2本目の網引揚げロープを右舷船首のツインキャプスタンの船尾側ドラムに時計回りに巻き、網引揚げロープの引揚げ側を左手で持ち、右手で操作レバーを時計回りに操作したため、左手親指がドラムと網引揚げロープと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>
<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"> ・キャプスタンの操作者は、巻揚げ操作をする際、ドラムに掛けたロープの状態やロープを持つ手の位置などの安全確認を行った上、落ち着いて慎重に作業を行うこと。 ・船長は、常に作業の安全性を考慮し、乗組員に対して安全作業を徹底させること。