

## 船舶事故調査報告書

平成26年11月6日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成26年5月6日 04時15分ごろ
発生場所	青森県むつ市大畑漁港北方沖 むつ市所在の大畑港第1東防波堤灯台から真方位342° 2,690m付近 （概位 北緯41° 25.9′ 東経141° 10.0′）
事故調査の経過	平成26年5月9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。
<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	漁船 第五喜栄丸 <sup>きえい</sup> 、4.9トン AM3-36289（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.00m×0.94m、FRP ディーゼル機関、280kW（動力漁船登録票による）、平成5年7月21日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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 昭和52年5月27日 免許証交付日 平成24年2月27日 （平成30年1月6日まで有効） 甲板員 男性 75歳
死傷者等	死亡 1人（甲板員）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、底建網の揚網を行うため、平成26年5月6日04時00分ごろ、大畑漁港北方の水深約40mの海底に敷設された底建網の中央付近に進入し、漂泊した。 本船の底建網は、東西方向に張られた身網、身網東端に接続された漁獲物が入るたまり（袋網）及び身網西端の両側に接続して放射状に張られた魚を誘導するための垣網（受け網）によって構成されており、底建網の設置場所をボンデンで判別するため、垣網と身網の接続部付近にボンデンを取り付けたロープ（以下「ボンデンロープ」という。）を結んでいた。 本船は、左舷船尾端及び船首端中央にドラムが設置されており、船

	<p>長が船尾部ドラムの右舷側に、甲板員が船首部ドラムの後方にそれぞれ立ち、底建網の揚網作業を開始した。</p> <p>本船は、船首部及び船尾部のドラムでボンデンロープを巻き揚げた後、身網の西端に南北に取り付けられた型ロープを両ドラムで巻き上げて身網の引き揚げ作業中、船長が、04時15分ごろ、甲板員の叫び声を聞いて船首方を振り返ったところ、甲板員が右腕から右上半身にかけて船首部ドラムと型ロープの間に挟まれていることを発見した。</p> <p>船長は、船体中央部に設置されたドラムのクラッチレバーを切って船首部及び船尾部のドラムを停止させた後、船首部ドラムを逆回転させて甲板員を救出した。</p> <p>船長は、甲板員を左舷船首甲板上に横にさせ、残りの揚網作業を1人で行った後、携帯電話で自宅に連絡して救急車の手配を依頼し、大畑漁港に帰った。</p> <p>甲板員は、通報を受けて到着した救急車で病院に搬送されたが、10時09分に死亡が確認された。</p> <p>甲板員の死因は、右上肢不全断裂、多発肋骨骨折、血気胸及び右腸骨骨折による出血性ショックであった。</p> <p>(写真1 本船全景(船尾方から撮影)、写真2 本船全景(船首方から撮影)、写真3 船首部ドラム、写真4 船尾部ドラム 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西～西南西、風力 1～2</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：04時26分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、8か統の底建網の揚網作業を行う予定であり、本事故は、1か統目の作業中に発生した。</p> <p>船長によれば、本事故当時、日出前ではあったが、周囲は既に明るくなっており、揚網作業を行うのに支障はなかった。</p> <p>船長は、船尾方を向いて揚網作業を行っており、甲板員の叫び声が聞こえるまで本事故の発生に気付かなかった。</p> <p>船長は、甲板員が、着用していた合羽の右腕の袖又は右手のゴム手袋がドラムと型ロープの間に挟まれ、型ロープと一緒にドラムに巻き込まれたものと本事故後に思った。</p> <p>船首部ドラムの右舷側下部には、ドラムの回転を止めたり、正回転から逆回転に操作できるスイッチが設置されていたが、甲板員は、右腕がドラムに巻き込まれた状況では、スイッチを操作することができなかった。</p> <p>船長及び甲板員は、底建網漁の経験が約30年あった。</p> <p>本船の底建網漁は、原則として毎週日曜日及び第2、第4土曜日が休漁日となっており、5月3日から5日までの3日間は市場が休みの</p>

	<p>ため、休漁していた。</p> <p>船長及び甲板員は、上下のゴム合羽、ゴム手袋及びゴム長靴をそれぞれ着用していたが、救命胴衣は着用していなかった。</p> <p>甲板員の体調は良好であった。</p>
<p><b>分析</b></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>不明 あり なし</p> <p>甲板員の死因は、出血性ショックであった。</p> <p>本船は、大畑漁港北方沖において、船首部及び船尾部のドラムで底建網の揚網作業中、甲板員が、船首部ドラムで型ロープを巻き揚げて身網の引き揚げ作業を行っていた際、右腕から右上半身にかけてドラムと型ロープの間に挟まれたことから、死亡したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、着用していた合羽の袖又はゴム手袋がドラムと型ロープの間に挟まれたことから、右腕から右上半身がドラムと型ロープの間に挟まれた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、本船が、大畑漁港北方沖において、船首部及び船尾部のドラムで底建網の揚網作業中、甲板員が、船首部ドラムで型ロープを巻き揚げて身網の引き揚げ作業を行っていた際、右腕から右上半身にかけてドラムと型ロープの間に挟まれたため、発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・揚網作業中は、着用している服装の袖口を絞るなどし、ドラムに巻き込まれないように注意すること。</li> </ul>

写真1 本船全景（船尾方から撮影）



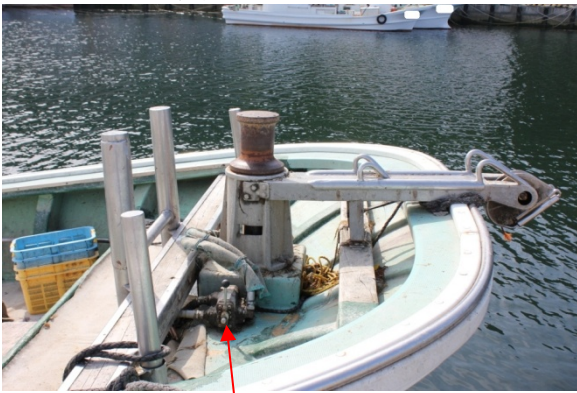
船尾部ドラム

写真2 本船全景（船首方から撮影）



船首部ドラム

写真3 船首部ドラム



船首部ドラムのスイッチ

写真4 船尾部ドラム

