

船舶事故調査報告書

平成26年9月4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12月20日 06時16分ごろ
発生場所	富山県氷見市大境漁港東方沖 氷見市所在の大境港東防波堤灯台から真方位083°2,130m 付近 （概位 北緯36°55.4′ 東経137°03.2′）
事故調査の経過	平成25年12月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第十八海王丸、15.85トン TY2-1422（漁船登録番号）、個人所有 14.99m(Lr)×4.09m×1.18m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数60、昭和56年8月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 29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16年12月13日 免許証交付日 平成21年8月6日 （平成26年12月12日まで有効） 小船頭 男性 51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2年1月9日 免許証交付日 平成21年8月6日 （平成27年1月8日まで有効） 甲板員A 男性 20歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年9月27日 免許証交付日 平成25年9月27日 （平成30年9月26日まで有効）
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、小船頭及び甲板員Aほか3人が乗り組み、大境漁港東方沖において、モッタ網と称する網に右舷側を係留して定置網漁を

	<p>行っていた。</p> <p>本船は、モッタ網の手前にある上綱と称する海面下約1mに張られた綱の内側に入ってモッタ網に係留するため、モッタ網の手前で主機のドライブユニットを格納し、ドライブユニットに上綱が絡まないようにしていた。</p> <p>本船は、フック付きのロープ（以下「本件ロープ」という。）に係留する前に右舷側から上綱に掛け、船底を回してフックが左舷側になるようにしておき、モッタ網から離れる際には、本件ロープをキャプスタンで巻き、船尾を左舷方に振って上綱の外側に出た後にドライブユニットを降下することとしていた。</p> <p>（付図1 モッタ網操業における操船状況図 参照）</p> <p>小船頭は、定置網漁を行う船団のうち、本船の操業に関する指揮者であり、モッタ網での操業が終わったので、モッタ網から離れることとし、他の乗組員にその旨を伝え、船長がほぼ船体中央にある操舵スタンドの前に、甲板員Aが操舵スタンドの至近後方にあるキャプスタンの前にそれぞれ立ち、モッタ網から離れる作業を開始した。</p> <p>甲板員Aは、本件ロープをキャプスタンに4回巻き付けて巻き始めたものの、次第に本件ロープが滑り出して巻けなくなったので、更に本件ロープをキャプスタンに2回巻き付けて巻いていたところ、フックが上綱から外れ、高い金属音が聞こえた。</p> <p>甲板員Aは、フックがどこかに当たったものと思い、周囲を見渡したところ、船長の顔が驚いているように見えたので、船長の体にフックが当たったものと思い、船長に声を掛けようとし、本件ロープから手を放して歩み寄ろうとしたところ、平成25年12月20日06時16分ごろ、右足に本件ロープが絡まり、意識がなくなった。</p> <p>船長は、フックが外れた後、フックが外れた原因及びドライブユニットの損傷の有無について、調べようと思い、船尾端に移動して船尾方の海面に浮いていた漁具を手かぎで沈めていた際、異変に気付いた小船頭の叫ぶ声が船首方から聞こえ、船首方を見たところ、甲板員Aが、キャプスタンに振り回されていることを見付け、駆け寄ってキャプスタンを停止させた。</p> <p>小船頭は、船団を束ねる大船頭に大声で事態を伝え、大船頭が携帯電話で救急車の手配を行った。</p> <p>本船は、船尾を僚船に引かせて上綱の外側に出た後、ドライブユニットを降下して自力航行で大境漁港に入港し、甲板員Aは、救急車で病院に搬送され、頬骨及び顎骨の骨折と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 みぞれ、風向 南西、風力 3、視程 約5km</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員Aは、キャプスタンで巻き取った本件ロープをコイル状に甲板上に積み重ねており、足をコイル状の輪の中に入れた覚えはなく、</p>

	<p>本件ロープが絡まったことの記憶がなかった。</p> <p>本船には、甲板員Aの右足に本件ロープが絡まったときの状況を目撃した者がいなかった。</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>本船は大境漁港東方沖で定置網漁の操業中、甲板員Aが、ロープをキャプスタンに巻き付けて巻いていた際、フックが上綱から外れ、船長の体にフックが当たったものと思い、船長に声を掛けようとし、本件ロープから手を放して歩み寄ろうとしたところ、右足に本件ロープが絡まったことから、体がキャプスタンに振り回され、負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が大境漁港東方沖で定置網漁の操業中、甲板員Aが、ロープをキャプスタンに巻き付けて巻いていた際、フックが上綱から外れ、船長の体にフックが当たったものと思い、船長に声を掛けようとし、本件ロープから手を放して歩み寄ろうとしたところ、右足に本件ロープが絡まったため、体がキャプスタンに振り回さ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"> ・ロープを巻く際、ふだんと違う緊張を感じた場合は、無理に巻くことをせず、緊張の原因を確かめること。 ・甲板機械を使用している際に移動する場合は、甲板機械を停止してから移動すること。

付図1 モッタ網操業における操船状況図

