

船舶事故調査報告書

平成27年12月10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	乗組員負傷
発生日時	平成27年5月18日 03時10分ごろ
発生場所	茨城県ひたちなか市磯崎東南東方沖 磯崎灯台から真方位106°25海里付近 （概位 北緯36°16.00′ 東経141°07.00′）
事故調査の経過	平成27年5月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第十一海栄丸 ^{かいえい} 、198トン IG1-696（漁船登録番号）、丸成漁業株式会社 49.98m×9.20m×3.60m、鋼 ディーゼル機関、2,206kW、平成26年9月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年9月27日 免状交付年月日 平成26年8月15日 免状有効期間満了日 平成31年8月14日 航海士A 男性 33歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成25年4月9日 免状交付年月日 平成25年4月9日 免状有効期間満了日 平成30年4月8日 甲板員A 男性 32歳 海技免状等 なし
死傷者等	軽傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、航海士A及び甲板員Aほか22人が乗り組み、まき網漁の目的で、平成27年5月17日21時35分ごろ茨城県北茨城市大津漁港を出港した。 本船は、磯崎東南東方沖で運搬船と会合し、18日01時00分ごろ操業を開始した。

	<p>本船は、漁労長が船橋で操業の指揮をとり、甲板員Aが上甲板の‘船首側の魚締ウインチ’（以下「本件ウインチ」という。）等を利用して網を揚げ、航海士Aが船橋甲板で‘本件ウインチの操作レバー’（以下「本件レバー」という。）の操作を担当し、他の乗組員が上甲板等に出て網を揚げていた。</p> <p>航海士Aは、03時10分ごろ、絡んでいるデッキクレーンのワイヤロープを解こうとして本件レバーから離れた。一方、甲板員Aは、本件ウインチに巻かれている網の先端の輪を右手に持って網を引っ掛けようとしたところ、本件ウインチが巻取り側に急に始動し、右手から身体が本件ウインチのドラムに巻き込まれてその周りを約2回転した。</p> <p>漁労長は、甲板員Aが本件ウインチに巻き込まれているのを認めて大声を発した。</p> <p>乗組員が、漁労長の声で甲板員Aの状況に気付き、本件ウインチを停止し、甲板員Aを救出して甲板上に安静に寝かせた。</p> <p>本船は、操業を中断して帰途につき、漁労長が船舶所有者経由で救急車を要請し、05時45分ごろ大津漁港に入港した。</p> <p>甲板員Aは、救急車で病院に搬送され、右橈骨神経麻痺及び右肘関節脱臼と診断された。</p> <p>（写真1 本件ウインチ、写真2 本件レバー 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 なし、風力 0、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、魚締ウインチが上甲板右舷の船首側、中央、船尾側にそれぞれ設置されていた。</p> <p>本件ウインチは、油圧駆動式で最大引張力が約5,000kgfであり、先端が輪になった綱がドラムに巻かれ、綱をつまんで輪の中を通し、ドラムの回転方向を巻取りにして綱を引き揚げた後、巻き出して綱を甲板上に積み上げるのに使用されていた。</p> <p>本件ウインチは、本件レバーでドラムの速度調節、停止、回転方向（巻取り、巻出し）の切り換えができるようになっており、操作中に本件レバーを離しても停止位置に戻らない構造であった。</p> <p>甲板員Aは、本件ウインチを使用する際、航海士Aに「いいよ」と声を掛けたり、又は、右手を挙げたりして合図を送って本件ウインチを操作してもらっていた。</p> <p>本件ウインチは、通常100t以上の水揚げで使用され、本事故時、約200tが予想されたのでサイドローラと併用していた。</p> <p>航海士Aは、網の中の魚を運搬船に積み込む際に使用するデッキクレーンのワイヤロープが絡んでいることに気付き、その絡みを解くために本件レバーから離れる際、着ていた合羽の上着が本件レバーに引っ掛かり、本件ウインチを始動させたのではないかと本事故後に思っ</p>

	<p>た。</p> <p>漁労長は、本船が平成27年5月から操業を開始したばかりの新造船であり、機器の取扱いに不慣れな乗組員に対し、事故を起こさないように注意をしていた。</p> <p>甲板員Aは、まき網漁船の乗船履歴が約5年あり、本船の新造時から乗船しており、ふだんから本件ウインチに巻かれている綱に綱を引っ掛ける作業をしていた。</p> <p>甲板員Aは、本事故時、軍手、ヘルメット、合羽の上下、救命胴衣及び長靴を着用していた。</p> <p>甲板員Aは、健康に問題はなかった。</p> <p>航海士Aは、まき網漁船の乗船履歴が約15年あり、本船の新造時から乗船しており、ふだんから本件レバーを操作していた。</p> <p>航海士Aは、本事故時、軍手、ヘルメット、合羽の上下及び長靴を着用していた。</p> <p>航海士Aは、健康に問題はなかった。</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・海象等の関与</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>甲板員Aが、本件ウインチに巻かれている綱の先端の輪を右手に持って綱を引っ掛けて引き揚げようとした際、本件ウインチが始動したことから、ドラムに巻き込まれたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>本件ウインチは、航海士Aが本件レバーから離れる際、本件レバーに航海士Aの合羽が引っ掛かって始動した可能性があると考えられるが、本件ウインチが始動した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、甲板員Aが、本件ウインチに巻かれている綱の先端の輪を右手に持って綱を引っ掛けて引き揚げようとした際、本件ウインチが始動したため、ドラムに巻き込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"> ・漁労機械の取扱い、安全な作業手順などを徹底すること。

写真1 本件ウインチ

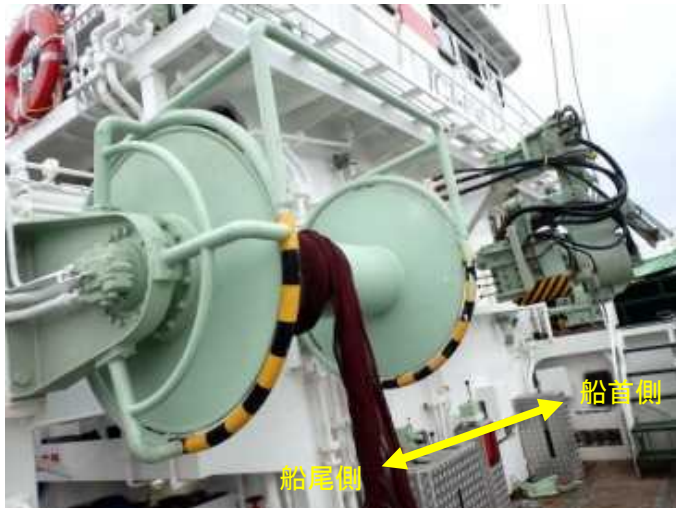


写真2 本件レバー

