

船舶事故調査報告書

平成28年5月12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7月2日 07時40分ごろ
発生場所	北海道利尻町沓形港西方沖 沓形岬灯台から真方位266° 10.6海里付近 （概位 北緯45° 10.4′ 東経140° 52.9′）
事故の概要	漁船第十八よし丸は、えびかご漁の操業中、甲板員が負傷した。
事故調査の経過	平成27年7月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第十八よし丸、19トン HK2-23010（漁船登録番号）、有限会社吉田漁業 18.57m (Lr) × 4.42m × 1.87m、FRP ディーゼル機関、669kW（動力漁船登録票による）、平成13年 12月 第200-35108号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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6年3月18日 免許証交付日 平成27年2月12日 （平成32年2月23日まで有効） 甲板員A 男性 27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18年3月24日 免許証交付日 平成24年2月8日 （平成29年2月7日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか6人が乗り組み、沓形港西方沖の水 深約320mの漁場でえびかご漁を行い、対地速力約10ノットでか ごを投入後、機関を中立として長さ約300mの瀬縄を順次延出させ

る途中、同縄を50m継ぎ足すことにした。(図1参照)

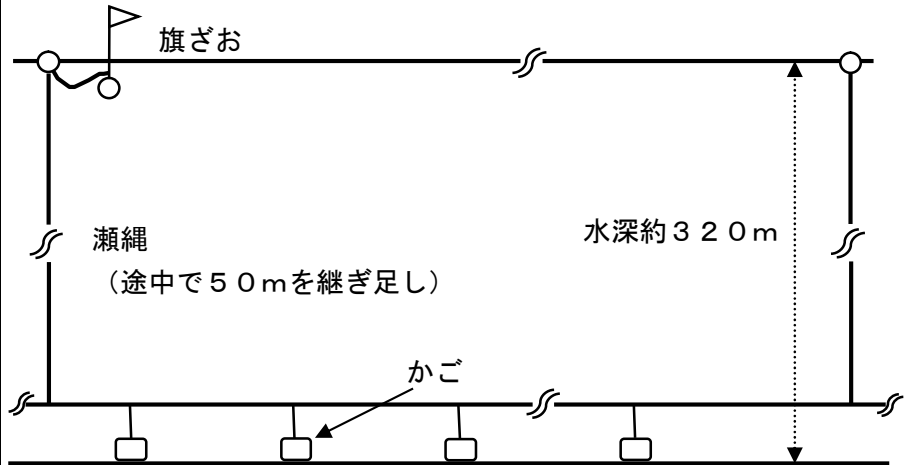


図1 漁具概要図

本船は、瀬縄の海面上の標識となる旗ざおを船首甲板上に、同旗ざおと瀬縄との接続部分の玉(以下「ボンデン」という。)を左舷中央付近の甲板上にそれぞれ用意して瀬縄の継ぎ足し作業を行っていた。

本船は、瀬縄の継ぎ足し作業終了後、船長が機関を前進にかけたところ、瀬縄がプロペラに絡み、続いて左舷中央付近の甲板上に置いていたボンデン及び旗ざおがプロペラに巻き込まれた。

船長は、プロペラへの絡索を認めて機関を中立とし、甲板上からプロペラにつながる瀬縄(以下「本件瀬縄」という。)を左舷船尾のたつ(以下「本件たつ」という。)に係止して船内側約20cmの部分で切断し、船首甲板で新たに旗ざお及びボンデンをつなぐこととした。

(図2参照)

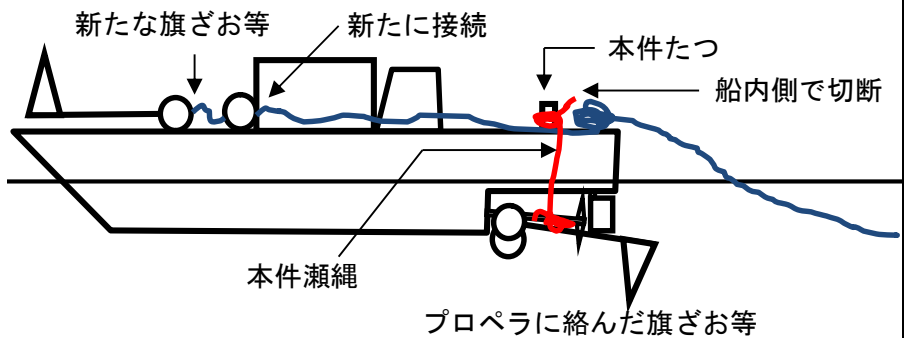


図2 瀬縄の新たな接続作業時の状況

船長は、船尾甲板上にあるプロペラ点検口を開け、機関員に点検口内ののぞき窓から絡索状況を確認させた結果、プロペラを回転させて本件瀬縄を切断することとし、機関員及び点検口の横で様子を見ていた甲板員Aに「切るぞ」と告げて操舵室に向かい、操舵室内の左舷側出入口から後方を目視した後、クラッチを後進に入れた。

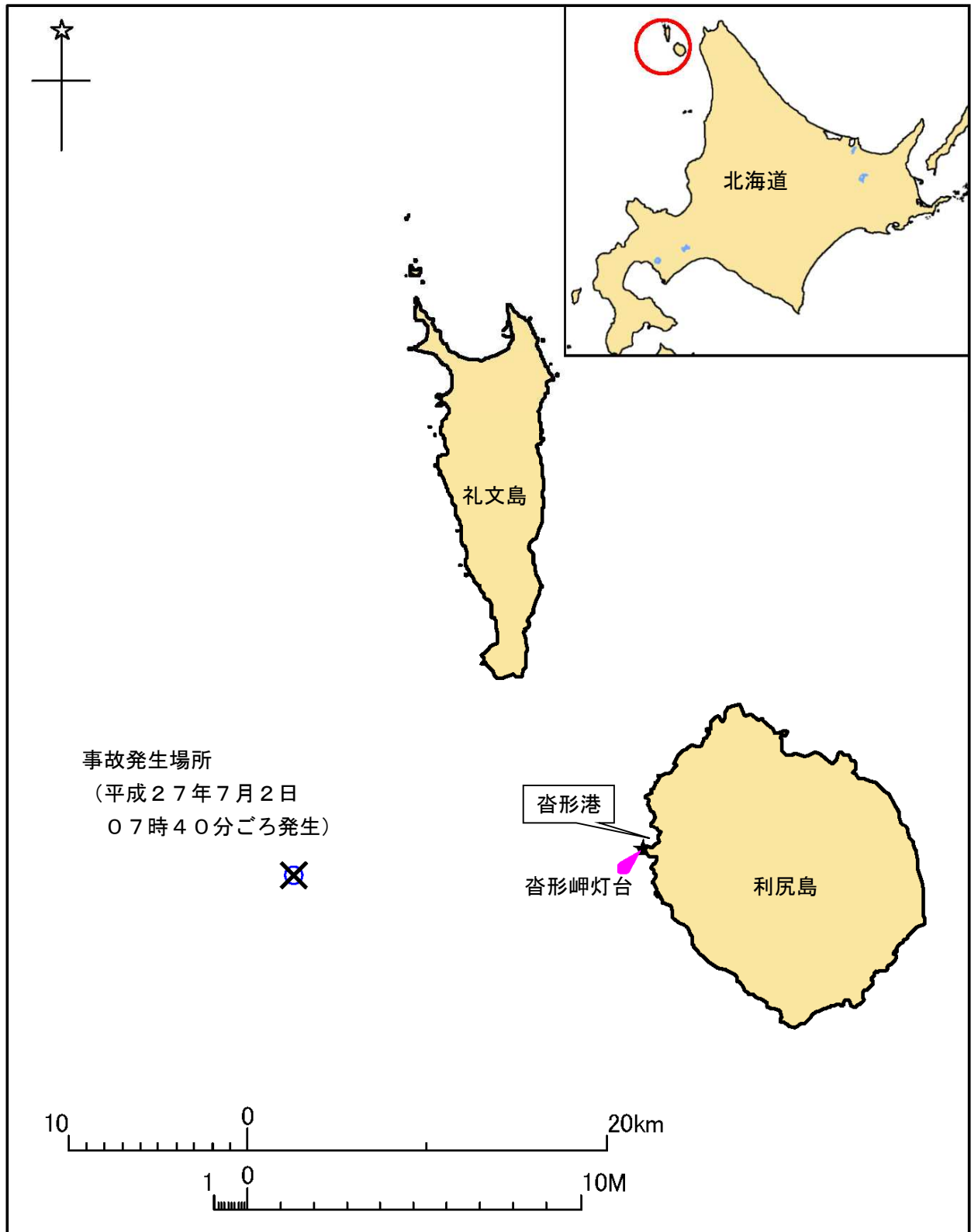
甲板員Aは、平成27年7月2日07時40分ごろ、プロペラの回転と同時にプロペラ側に引っ張られて緊張した本件瀬縄とブルワーク上端とに右足先端部が挟まれた。

船長は、機関を始動させた直後、クラッチを中立に戻したところ、

	<p>甲板長から甲板員Aが負傷した旨の報告を受け、海上保安庁等関係機関に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、操業を中止して利尻島に向かい、甲板員Aは、沓形港で救急車により病院に搬送され、応急処置の後、海上保安庁のヘリコプターで札幌の病院に搬送された。</p> <p>甲板員Aは、右足部不全切断と診断され、55日間入院した。 (付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生前後の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、瀬縄の継ぎ足し作業を行った際、ボンデンから船尾甲板に至る途中の瀬縄が、左舷側の甲板上から海面に垂れる状況となっていたのではないかと、本事故後に思った。(図3参照)</p> <div data-bbox="544 712 1442 1016" data-label="Diagram"> </div> <p>図3 瀬縄の継ぎ足し作業中の状況</p> <p>船長は、過去、プロペラに絡索した際、プロペラを回転させて絡んだロープを切断した経験があった。</p> <p>船長は、操舵室に戻り、クラッチを後進に入れる際、左舷側出入口から後方を目視したところ、同出入口後方に置かれていたロープやかごにより、本件たつ周辺を視認することはできなかったものの、本件たつ周辺に乗組員はいないものと思った。</p> <p>船長は、甲板長から甲板員Aが負傷した旨の報告を受け、操舵室後部中央の窓から船尾甲板を見たとき、甲板員Aが、左舷側の流し台と呼ばれる漁具を通すガイドの上に腰を降ろし、右大腿部を両手で下から保持している状況を視認した。</p> <p>甲板員Aは、本船での乗船経験が8年以上あり、コイルしたロープの中に足を入れない等の基本的な事故防止策は十分承知していた。</p> <p>甲板員Aは、本事故発生直後、本件たつ後方の流し台の上に腰を降ろしていたが、記憶を一部喪失し、本事故発生前、プロペラ点検口の横から本件たつ後方のブルワーク上に移動した状況を思い出せなかった。</p> <p>本件瀬縄は、本事故発生直前、本件たつとプロペラとの間に弛みはほとんどない状況であった。</p> <p>本船の瀬縄は、材質がナイロン製で、直径が約14～19mmのものをつなぎ合わせて使用されていた。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、沓形港西方沖において、本件瀬縄を切断する作業中、甲板員Aが、プロペラの回転と同時に緊張した本件瀬縄とブルワーク上端とに右足先端部を挟まれたことから、甲板員Aが負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、本事故発生直後、本件たつ後方の流し台に腰を降ろしていたことから、本件たつ後方のブルワーク上で負傷したものと考えられるが、甲板員Aがプロペラ点検口の横から本件たつ後方のブルワーク上に移動して負傷した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、クラッチを後進に入れる際、左舷側出入口から後方を目視したところ、同出入口後方に置かれていたロープやかごにより、本件たつ周辺を視認することができなかったものの、船尾甲板にいた乗組員に声を掛けたことから、本件たつ周辺に乗組員はいないものと思われ、クラッチを後進に入れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、沓形港西方沖において、本船が、本件瀬縄を切断する作業中、甲板員Aが、プロペラの回転と同時に緊張した本件瀬縄とブルワーク上端とに右足先端部を挟まれたため、甲板員Aが負傷し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"> ・プロペラに絡んだロープを切断する目的でプロペラを回転させる場合、乗組員全員に作業内容を明確に伝え、同ロープから離れるよう徹底すること。 ・プロペラにロープが絡んだ場合、ボートフック等の先端に刃物を取り付け、人力で切断することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生前後の状況

