

船舶事故調査報告書

平成29年2月23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

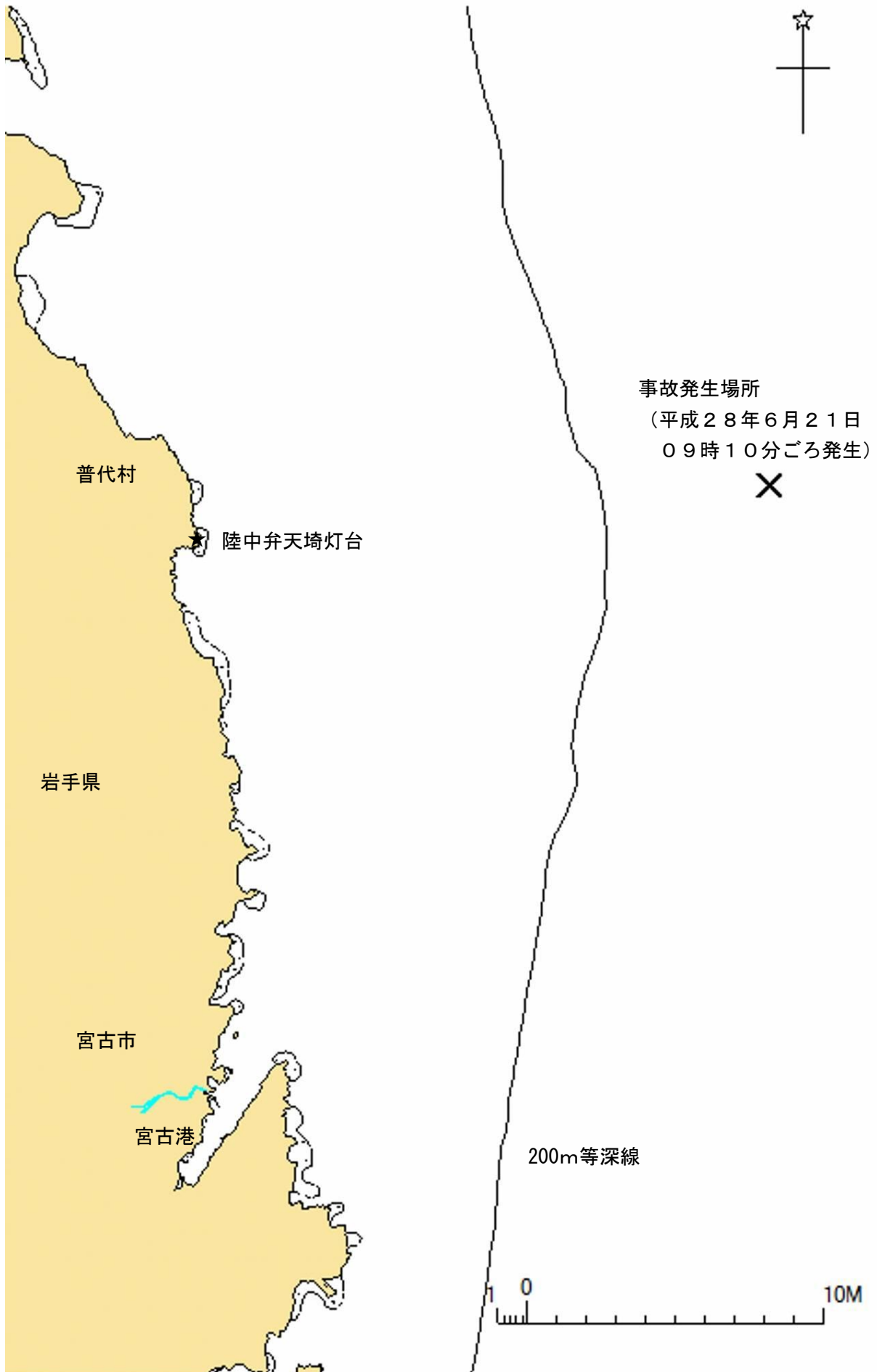
事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成28年6月21日 09時10分ごろ
発生場所	岩手県宮古港北東方沖 陸中弁天埼灯台から真方位084° 19.4海里（M）付近 （概位 北緯39° 58.9′ 東経142° 22.7′）
事故の概要	漁船第11勝運丸 ^{しょううん} は、引き綱の延長作業中、甲板員1人が引き綱の連結部付近ではじかれて負傷した。
事故調査の経過	平成28年6月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第11勝運丸、75トン 142065、金沢漁業株式会社 33.65m×6.50m×2.85m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成25年10月31日
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 四級海技士（航海）免状 免許年月日 昭和59年6月15日 免状交付年月日 平成25年7月26日 免状有効期間満了日 平成31年6月14日 甲板長 男性 59歳 甲板員A 男性 53歳
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、甲板長及び甲板員Aほか7人が乗り組み、岩手県沖において、第111勝運丸（以下「111号」という。）を主船として2艘引きによる沖合底引き網漁の操業を行っていた。 船長は、2回目の投網を行う際、111号の漁労長の指示により、水深に合わせて‘引き綱を増設して延長する作業’（以下「本件作業」という。）を行うこととし、約2,100mの引き綱（以下「既設引き綱」という。）を左舷トロールウインチから左舷船尾のトップロ

	<p>ーラを介して投入した後、機関を中立運転として漂泊した。</p> <p>本船は、既設引き綱の船側先端と、後部甲板中央部左舷側のストッパ（船体に取り付けた止め金具）から取った約3mのワイヤロープ（以下「ストッパワイヤ」という。）の先端とをシャックルでつなぎ、同シャックル部に右舷トロールウインチから繰り出した約500mの引き綱（以下「増設引き綱」という。）の先端をシャックルでつないだ後、増設引き綱を巻き締めてストッパワイヤに弛みをもたせた。</p> <p>甲板員Aは、後部甲板中央部の既設引き綱、増設引き綱及びストッパワイヤの連結部（以下「本件連結部」という。）の左舷側で、立った姿勢で右舷方を向き、胸の高さにあったストッパワイヤのシャックルを外す作業を開始した。</p> <p>甲板長は、左舷トロールウインチの船首側上方に設けられた巻き小屋（両舷トロールウインチの操作室）で、船尾側に設けられた操作盤の船首側の椅子に腰を掛けて操作を行っていたところ、ストッパワイヤのシャックルが外されたと思い、増設引き綱を繰り出すつもりで、増設引き綱が巻かれていた右舷トロールウインチの方向を見ながら、同ウインチのクラッチを切った状態でブレーキを緩めた。</p> <p>甲板員Aは、ストッパワイヤのシャックルを外す作業中、平成28年6月21日09時10分ごろ、右舷トロールウインチから増設引き綱が繰り出され、本件連結部付近で胸部をはじかれた。</p> <p>船長は、操舵室の船尾側窓から後部甲板の作業状況を見ていたところ、甲板員Aが引き綱によって胸をはじかれて後方に回転しながら臀部から甲板上に落下するところを目撃した。</p> <p>船長は、甲板員Aが意識はあるものの胸苦しさを訴えていたので、他の乗組員に指示して甲板員Aを船室に運んで休息させ、111号の漁労長に本事故の発生を連絡した後、宮古港へ帰港することとした。</p> <p>甲板員Aは、宮古港に到着後、111号の漁労長からの連絡により船舶所有会社が要請して待機していた救急車で病院に搬送され、左肋骨骨折、腰椎右横突起骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 本件作業状況図、写真1 本船、写真2 右舷トロールウインチから左舷船尾トップローラ方向、写真3 巻き小屋から見た船尾甲板、写真4 トロールウインチ操作盤、写真5 船尾甲板中央部 参照）</p>
その他の事項	<p>本件作業は、年間約5、6回行うことがあり、頻繁に行う作業ではなかったが、本事故の2、3日前にも同作業を行っており、甲板長及び甲板員Aは共に作業手順を承知していた。</p> <p>甲板長は、ふだんから本件作業を行う際には、トロールウインチの操作に当たっており、同ウインチを操作する際に他の乗組員との合図の交換等は行っておらず、目視により状況を確認して操作していた。</p>

	<p>甲板員Aは、ふだんから本件作業を行う際には、本件連結部でシャックルの着脱作業を行っていた。</p> <p>甲板長は、右舷トロールウインチのブレーキを緩める際、同ウインチの方向を見ていて後部甲板で甲板員Aがシャックルを外す作業中であつたことに気付かなかつた。</p> <p>甲板長は、巻き小屋から甲板員Aが作業を行っていた位置が見えるので、船尾方を確認していれば、甲板員Aが作業中であることに気付くことができたと思つた。</p> <p>甲板長は、増設引き綱を一旦巻き締め、ストッパワイヤのシャックルが外された後に増設引き綱を繰り出すという一連の作業を行うに当たり、既にシャックルが外されたものと思ひ、目視により後部甲板の状況を確認していなかつたと思つた。</p> <p>甲板員Aは、本事故の発生が一瞬のことであつたので、シャックル、既設引き綱、ストッパワイヤのいずれにはじかれたのか分からなかつた。</p> <p>船長、甲板長及び甲板員Aは、本件作業が、ふだんどおり増設引き綱を巻き締めた状態でストッパワイヤのシャックルを外すのであれば、ストッパワイヤが緊張しないので危険な作業ではないと考えていた。</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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、宮古港北東方沖において、本件作業中、甲板長が、右舷トロールウインチのブレーキを緩める際、後部甲板の状況を確認していなかつたことから、甲板員Aがストッパワイヤのシャックルを外す作業中に増設引き綱が繰り出され、ストッパを支点として本件連結部が左舷方に移動し、甲板員Aが本件連結部付近にはじかれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板長は、増設引き綱を一旦巻き締め、ストッパワイヤのシャックルが外された後に増設引き綱を繰り出すという一連の作業を行うに当たり、既にシャックルが外されたものと思ひ込んだことから、目視により後部甲板の状況を確認していなかつたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、増設引き綱が繰り出されて本件連結部が左舷方に移動した際、本件連結部の左舷側で、身体の前胸の高さのシャックルを外す作業を行っていたことから、本件連結部付近に左胸付近をはじかれ、右腰部から甲板上に落下して負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、宮古港北東方沖において、本件作業中、甲板長が、右舷トロールウインチのブレーキを緩める際、後部甲板の状況を確認していなかつたため、甲板員Aがストッパワイヤのシャックルを</p>

	<p>外す作業中に増設引き綱が繰り出され、ストッパを支点として本件連結部が左舷方に移動し、甲板員Aが本件連結部付近にはじか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>本船は、本事故後、トロールウインチの操作前に安全確認を確実に 行うよう、操作盤のスイッチ部分にカバーを設けて作業工程を増やす 措置を採った。</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"> ・ 甲板機械の操作者は、危険範囲に他の乗組員がいないことを確認 した上で操作すること。 ・ 甲板機械の操作を行う際は、手信号、無線等により他の作業者と 相互に安全確認を行った上で操作することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 本件作業状況図

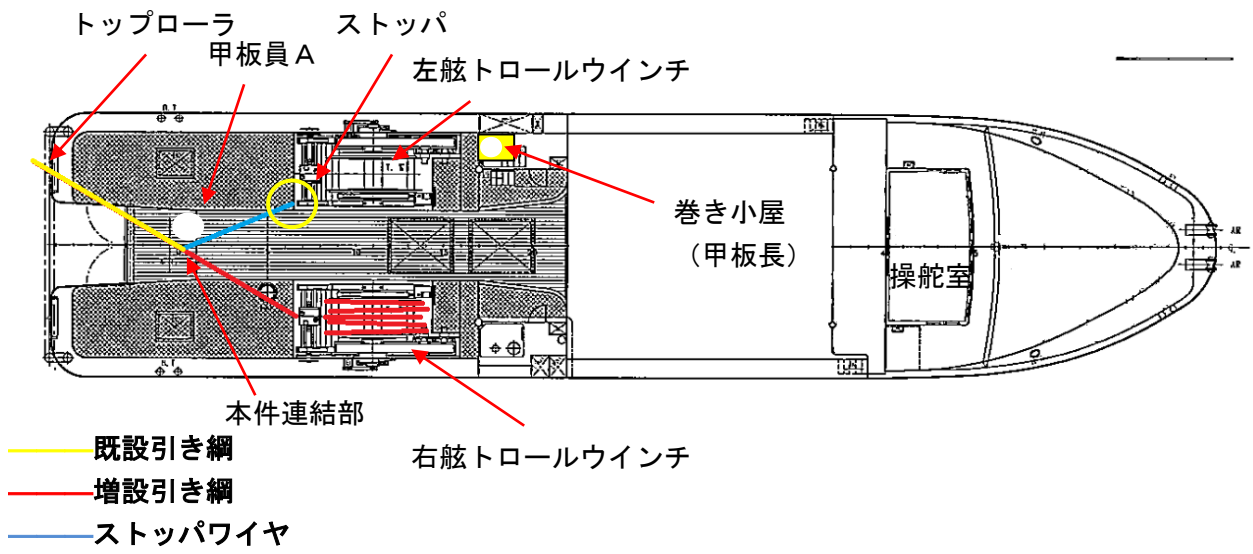


写真1 本船



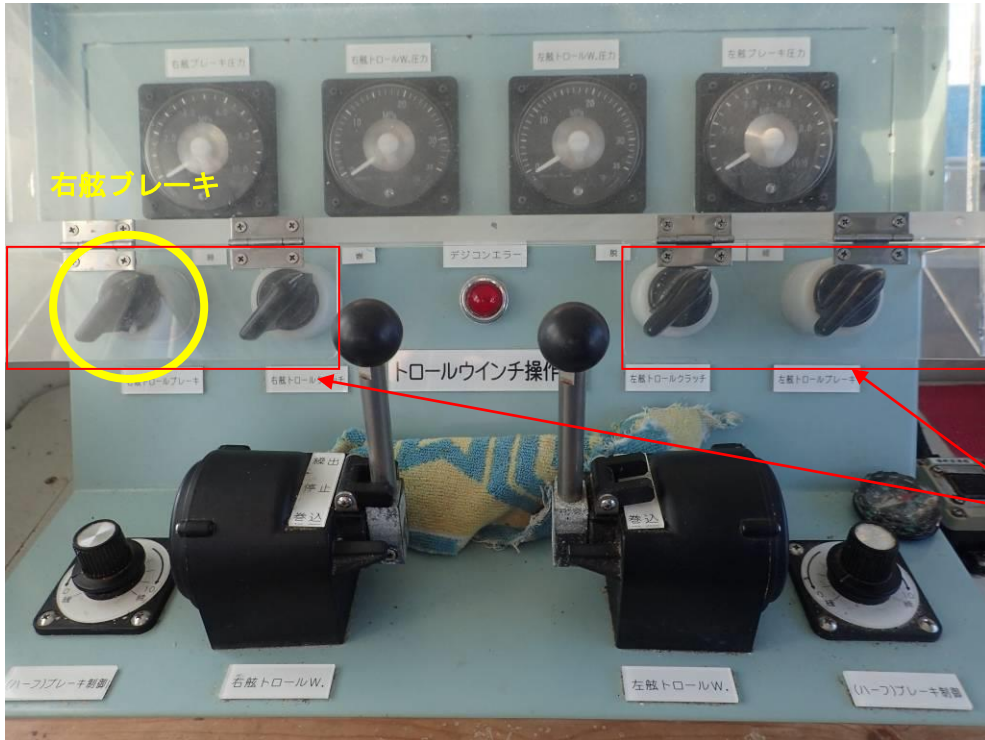
写真2 右舷トロールウインチから左舷船尾トップローラ方向



写真3 巻き小屋から見た船尾甲板

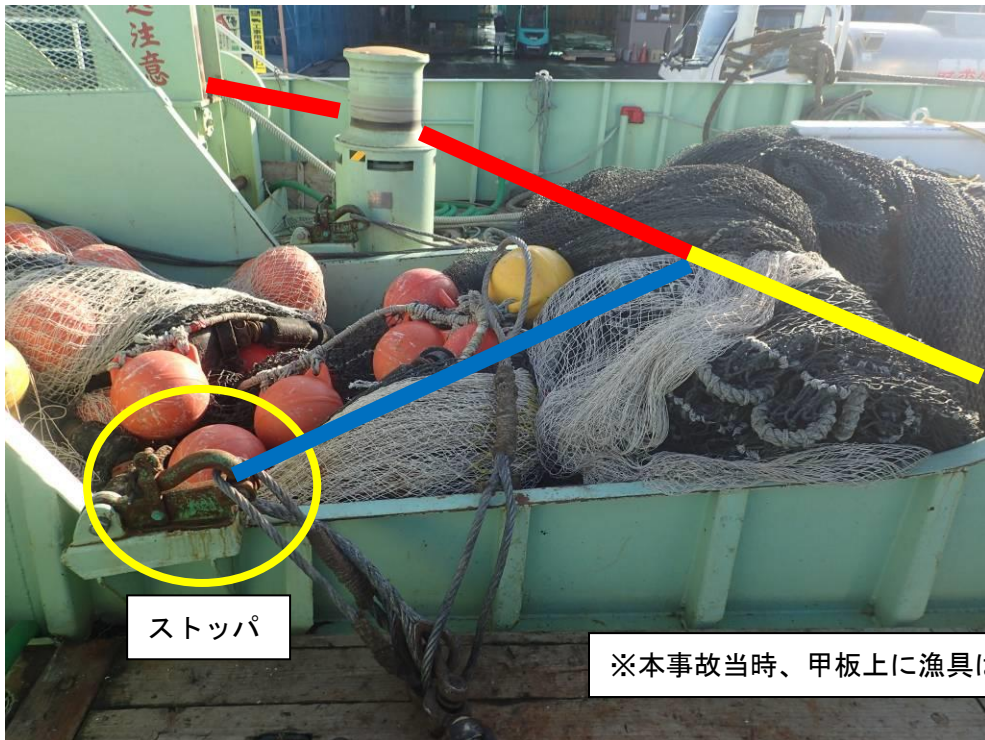


写真4 トロールウインチ操作盤



本事務後に取り付けられたカバー

写真5 船尾甲板中央部



ストップ

※本事故当時、甲板上に漁具はなかった。