

船舶事故調査報告書

令和5年11月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和4年9月26日 04時20分ごろ
発生場所	北海道根室市納沙布岬東方沖 納沙布岬灯台から真方位086°495海里（M）付近 （概位 北緯43°25.0′ 東経157°09.0′）
事故の概要	漁船第六十八栄久丸は、揚網作業中、甲板員が負傷した。
事故調査の経過	令和4年10月13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 第六十八栄久丸、199トン 128599、有限会社杉本漁業 38.2m（Lr）×7.6m×3.17m、鋼 ディーゼル機関、691kW、平成2年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 51歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成26年8月25日 免状交付年月日 平成31年2月5日 免状有効期間満了日 令和6年2月4日 甲板員A 男性 73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 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏 常用薄明開始時刻：03時54分ごろ 日出時刻：04時22分ごろ
事故の経過	本船は、漁労長を兼任する船長（以下「船頭」という。）及び甲板員Aほか13人（日本国籍11人、インドネシア共和国籍の技能実習生2人）が乗り組み、さんま棒受網漁の目的で、令和4年9月25日03時00分ごろ根室市花咲港を出港した。 本船が行う、さんま棒受網漁は、右舷側の集魚灯で魚群を集め、左舷側に棒受け網を仕掛けた後、右舷側の集魚灯を順次消灯するとともに左舷側の集魚灯を点灯して魚群を同網に誘導し、船首尾の揚網ロー

ラにより網をたぐり寄せ、次いでサイドローラで揚網し、ほぼ揚網を終えた段階でフィッシュポンプによりさんまを船内に取り込むものである。

本船は、翌26日13時30分ごろ、納沙布岬東方沖約500Mの公海上の漁場に到着して日没まで待機した後、17時00分ごろから操業を開始し、魚群探索を行いながら10回以上操業を行い、空が薄明るようになってきたので、操業を切り上げることとして、最後の操業に取り掛かり、主機を中立運転として揚網作業を開始した。

船頭は、船橋上層部で集魚灯の操作等に当たり、甲板員Aを含む乗組員14人は、いずれも左舷ブルワークに沿って、甲板上に設置された高さ約50cmの踏み台の上に1~1.5mの間隔を開けて横並びに立ち、踏み台からの高さ約70cmの位置にある、船内側に回転するサイドローラで揚網される網を、両手で引いて自身の足下に揚収する作業を行っていた。(図1参照)

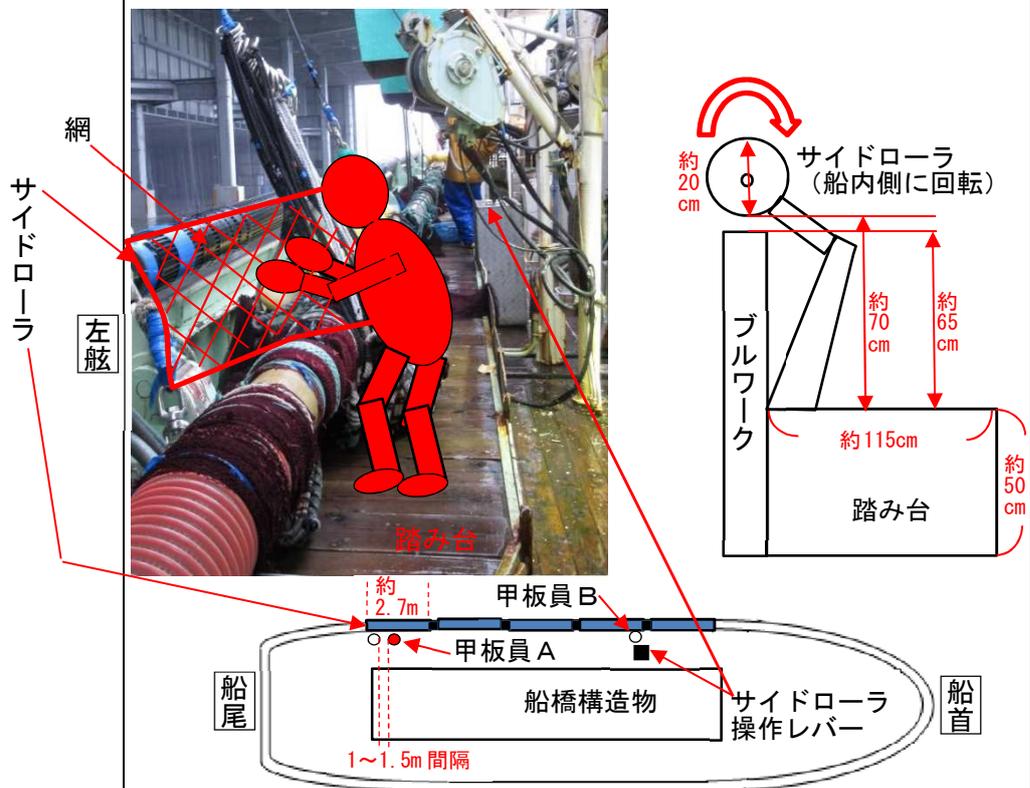


図1 揚網作業の状況等 (イメージ)

甲板員Aは、船尾端から2人目の位置で、踏み台の上に立ち、両手で網を引いていたところ、通常は足下に落ちる網が、サイドローラの内側に入って巻き付く「アイマキ」と呼ばれる状態となったことに気付いた。

甲板員Aは、アイマキ状態になった網から一旦は両手を離れたものの、網の絡まり具合が気になり、船内側に回転しているサイドローラの下側付近の網にゴム手袋を着けた右手の人差し指を差し込んだとこ

ろ、同指が網に絡まり、04時20分ごろ、サイドローラに右手、右肩及び下顎を含む上半身が巻き込まれた。(図2参照)



図2 本事故時の状況 (イメージ)

甲板員Aの隣(船尾側)にいた甲板員は、甲板員Aの上げた「あー」という声で本事故発生に気付き、サイドローラ操作レバー付近で揚網作業中の、レバー操作を担当する甲板員(以下「甲板員B」という。)に「おー」という声を上げてサイドローラ停止の合図を発し、合図を受けた甲板員Bは直ちにサイドローラを停止した。

甲板員Aは、甲板員Bがサイドローラを逆回転させて救出され、船橋上層部にいた船頭は、甲板上の騒ぎから事故に気付いた。

船頭は、乗組員に漁業無線局経由で海上保安庁にヘリコプターの出動を要請するよう指示した。

甲板員Aは、海上保安庁の災害派遣の要請により出動した海上自衛隊の救難機等により、青森県八戸市の病院に搬送され、後日、北海道釧路市内の病院に転院となり、右肩関節開放脱臼骨折、右肩峰骨折、多発肋骨骨折、両側血気胸、下顎骨骨折と診断されて、約3か月間の入院加療を受けた。

(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)

その他の事項

さんま棒受網漁は、1回の操業に要する時間が約20分間であり、船頭が単独で魚群探索を行うので、船頭以外の乗組員は、魚群探索の間に休憩をとっていた。

サイドローラは、長さ約2.7m、直径約20cmのローラ5本が連動し、本事故時は毎秒1回転ほどの速さで船内側に回転していた。

サイドローラの操作レバーは、暴露甲板上、ほぼ船体中央部に位置する船橋の左舷側にあり、担当の甲板員2人が同レバーのそばで揚網作業に当たっており、異常の発生等により、各甲板員から声が上がれば、直ちにサイドローラを停止する態勢をとっていた。

左舷側の暴露甲板上は、集魚灯により明るい状況であった。

甲板員Aは、カッパの上下、作業用救命衣を着用し、ゴム手袋を着

	<p>けてゴム長靴を履き、キャップ形の帽子を被っていた。</p> <p>甲板員Aは、さんま棒受網漁の経験が50年以上あり、本事故時の体調が良好であった。</p> <p>甲板員Aは、船頭からアイマキ状態となった際には気を付けるように言われており、これまでの長い操業経験から、揚網作業中にアイマキ状態となって甲板員が負傷したという話を何度も聞いていたものの、網の絡まり具合を確かめようとして、つい、右手の人差し指を網に差し込んでしまったと本事故後に思った。</p> <p>船頭は、乗組員に対して、毎回操業開始前に、何かあったら網から手を離して大声で合図するよう指示しており、ふだんからアイマキ状態となれば、人力では絶対に絡みを解けないので、サイドローラを逆転するしかない旨を話していた。</p> <p>船頭は、アイマキ状態等の異常によりサイドローラを停止することが一晩に5～10回はあり、ローラ部は、5～10年使用するもので、表面を覆うゴムは、テープを巻いたり削ったりして、適宜補修しているものの、揚網中に補修部に傷等が生じ、同傷に網が噛み込むなどして、アイマキ状態になったのかもしれないと本事故後に思った。</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>本船は、納沙布岬東方沖において、サイドローラを使用して、さんま棒受網漁の揚網作業中、甲板員Aが、アイマキ状態となった網にゴム手袋を着けた右手の人差し指を差し込んだところ、指先が網に絡んだことから、回転しているサイドローラに網と共に右手、右肩及び下顎を含む上半身が巻き込まれ、負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、アイマキ状態の網に触れることの危険性を承知していたものの、網の絡まり具合を確認しようとして、右手の人差し指を網に差し込んだものと考えられる。</p> <p>本船の漁網は、揚網中にサイドローラの表面を覆うゴムの補修部に傷等が生じ、同傷に網が噛み込むなどして、アイマキ状態となった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、常用薄明時、本船が、納沙布岬東方沖において、サイドローラを使用して、さんま棒受網漁の揚網作業中、甲板員Aが、アイマキ状態となった網にゴム手袋を着けた右手の人差し指を差し込んだところ、指先が網に絡んだため、回転しているサイドローラに網と共に右手、右肩及び下顎を含む上半身が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>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p>

- ・ サイドローラ等の回転する機器を使用した漁労作業に従事する者は、アイマキ状態等の異常が生じた網に触れると、重大な人身事故となるおそれがあることを常に念頭に置いて作業を行い、異常が生じた網には決して触れないこと。
- ・ 漁労作業を指揮する者は、乗組員にサイドローラ等を使用して作業をさせる際、作業全体の監視を、自身又は専従の乗組員に担当させる等して常に行い、乗組員の合図を待つことなく、直ちにサイドローラ等を停止できる態勢を維持することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

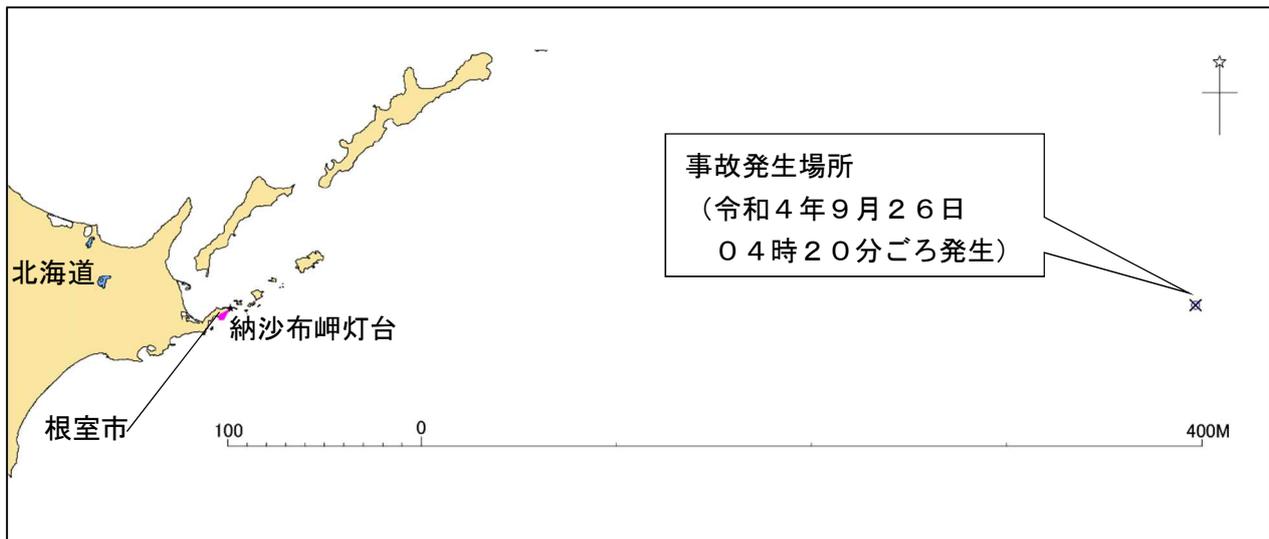


写真1 本船

