

船舶インシデント調査報告書

平成29年11月15日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（絡網）
発生日時	平成29年5月17日 18時15分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港北方沖 鮫角灯台から真方位359° 13.8海里付近 (概位 北緯40° 46.2′ 東経141° 34.2′)
インシデントの概要	漁船第五十五 ^{じんぼう} 甚宝丸は、操業中、推進器に引き綱が絡み、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成29年6月19日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第五十五甚宝丸、144トン
船舶番号、船舶所有者等	128249、有限会社甚宝水産
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 北西流
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、八戸港北方沖において、掛け回しの底引き網漁を行い、11回目の底引き網を投入した。</p> <p>本船は、船長及び漁労長が船橋でそれぞれウインチ操作及び操船を行い、船首方から風を受けて船尾方から僅かな潮の流れを受ける状況下、掛け回しして投入した底引き網の左舷側の引き綱を左舷船尾部に結着した。</p> <p>漁労長は、えい網を開始しようと主機のクラッチを前進に入れ、可変ピッチプロペラ翼のピッチ角を約1°～2°とした際、引き綱が急に張った様な異変を感じた船長が大声を上げたので、すぐに主機のクラッチを中立とし、船尾部に行って引き綱を確認したところ、左舷側の引き綱が推進器に絡んでいるのを認めた。</p> <p>本船は、漁労長及び船長が、絡んだ引き綱をプロペラから外そうとしたが外れなかったため、付近の僚船に救助を求め、八戸港までえい航されて着岸し、潜水夫により絡んだ引き綱が取り除かれた。</p> <p>漁労長は、ふだん、えい網を開始する際、船尾部に行き、引き綱の状況を自ら確認し、引き綱がたるんでいる場合にはウインチを操作してたるみを取っていたが、本インシデント時は最後の操業であったので、自ら確認しなかった。</p>
分析	本船は、操業中、船首方から風を受けて船尾方から潮の流れを受ける状況下、えい網を開始する際、漁労長が、船尾付近の引き綱の状況

	<p>を確認していなかったことから、引き綱がたるんで船底に入り込んでいることに気付かず、主機のクラッチを前進に入れて推進器に引き綱が絡み、主機の運転ができなくなって運航不能になったものと考えられる。</p> <p>漁労長は、ふだんはえい網を開始する際に引き綱の状況を確認していたものの、今回の出漁における最後の操業であったこと、及び船首方から風を受ける状況であったことから、引き綱の状況を確認していなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、操業中、船首方から風を受けて船尾方から潮の流れを受ける状況下、えい網を開始する際、漁労長が、船尾付近の引き綱の状況を確認していなかったため、引き綱がたるんで船底に入り込んでいることに気付かず、主機のクラッチを前進に入れて推進器に引き綱が絡み、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ えい網を開始時に機関を使用する場合には、推進器の付近に引き綱などの漁具がないことを確認してから行うこと。