

船舶インシデント調査報告書

令和5年9月1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（絡索）
発生日時	令和4年5月20日 04時30分ごろ
発生場所	茨城県 ^{かみす} 神栖市波崎漁港北東方沖 波崎港東防波堤灯台から真方位049° 6.7海里付近 (概位 北緯35° 50.0′ 東経140° 57.0′)
インシデントの概要	漁船二十七号石田丸は、操業中、裏こぎロープがプロペラ軸に絡まり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年10月18日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 二十七号石田丸、16トン IG2-2678（漁船登録番号）、株式会社石田丸水産（A社） 第232-46549号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型 甲板員、一級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約7～8m/s、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、まき網漁の船団のレッコボート（網船等に付属し、投網の補助、揚網時の裏こぎ等の役割を担う小型の漁船）として操業中、運搬船の裏こぎを終えて別の運搬船の裏こぎを行う目的で、主機を中立として漂泊し、甲板員が船尾甲板において裏こぎロープをロープリールで巻き取っていた。</p> <p>甲板員は、裏こぎロープの浮子が付いている末端が海面に見えたので、巻き取り作業がすぐに終わると思い、操舵室にいる船長に向かって手を上げ、主機の使用が可能である旨の合図を送った。</p> <p>船長は、裏こぎロープの巻き取り作業を終えたと思い、クラッチレバーを中立から前進に入れたところ、機関室から異音が発生し、主機が停止したことを認めた。</p> <p>船長は、クラッチレバーを中立とし、機関室に向かうと、逆転減速機が破損して潤滑油が漏れいしていることを認め、その後、プロペラ軸に裏こぎロープが絡んでいることも認め、運航不能と判断して網船に救助を求めた。</p> <p>本船は、網船の船尾に^{かん}嵌合され、波崎漁港に入港した。</p> <p>甲板員は、海面に裏こぎロープの浮子が付いている末端が見えたものの、同ロープが本船の船底にたるんだ状態で潜り込んでいたことに</p>

	<p>気付かなかったと本インシデント後に思った。</p> <p>本船の修理会社は、裏こぎロープがプロペラ軸に絡んで停止した際、慣性力により、逆転減速機の入力軸の軸心がずれて付随する大歯車がハウジングケースと接触して破損し、潤滑油が漏えいしたと推定した。</p>
分析	<p>本船は、主機を中立として裏こぎロープの巻取り作業中、甲板員が、同ロープの浮子が付いている末端が海面に見えた際、同ロープがたるんだ状態で船底に潜り込んでいることに気付かず、船長に主機の使用が可能である旨の合図を送ったことから、船長が主機を前進とした際に同ロープがプロペラ軸に絡み、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板員が主機の使用可能である合図を送ったので裏こぎロープの巻き取り作業が終わったと思ったことから、クラッチレバーを前進に入れたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、主機を中立として裏こぎロープの巻取り作業中、甲板員が、同ロープの浮子が付いている末端が海面に見えた際、同ロープがたるんだ状態で船底に潜り込んでいることに気付かず、船長に主機の使用が可能である旨の合図を送ったため、船長が主機を前進とした際に同ロープがプロペラ軸に絡んだことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本インシデント後、再発防止策として、操舵室から船尾甲板の監視が可能なカメラを設置した。</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"> ・甲板員は、裏こぎロープの巻取り作業を確実に終えたのちに、船長に主機の使用が可能であることを示す合図を行うこと。