

MA2013-2

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成25年2月22日

(東京事案)

- 1 モーターボート平成VII転覆
- 2 プレジャーボートPEERLESS衝突 (護岸)
- 3 貨物船MARUKA 漁船第18海漁丸衝突

(地方事務所事案)

函館事務所

- 4 漁船第三十一昭栄丸衝突 (防波堤)
- 5 漁船第三十八錦栄丸乗組員負傷
- 6 漁船第六新興丸乗組員負傷
- 7 漁船第六新興丸乗組員負傷

仙台事務所

- 8 漁船トド丸競漕用ボート (船名なし) 衝突
- 9 貨物船新旭丸貨物船第三弘聖丸衝突
- 10 旅客船飛鳥II引船よねしろ衝突

横浜事務所

- 11 自動車渡船北成1号乗揚
- 12 冷凍運搬船二拾四號大盛丸乗揚
- 13 漁船第五成怡丸漁船長生丸漁船第二長生丸衝突 (漁具)
- 14 漁船忠栄丸転覆
- 15 水上オートバイ海聖丸乗組員負傷
- 16 コンテナ船QIU JIN 作業船第五大奉丸衝突
- 17 引船第八阿蘇丸乗組員負傷
- 18 モーターボート道楽丸転覆
- 19 水上オートバイゲレンデ同乗者負傷

神戸事務所

- 20 貨物船HANIL No.1 塩酸タンク船旭生丸衝突
- 21 遊漁船ゆきかぜ釣り客負傷
- 22 油タンカー第八ちとせ丸乗揚
- 23 水上オートバイFK250X同乗者負傷
- 24 貨物船THETIS 液体化学薬品ばら積船律和丸衝突
- 25 掃海艇くろしま漁船住吉丸衝突
- 26 貨客船兼自動車渡船琉球エキスプレス漁船住吉丸漁船住吉丸衝突
- 27 水上オートバイRXT-X260R水上オートバイRXT同乗者負傷
- 28 プレジャーボートはやぶさ漁船東阿丸乗揚
- 29 貨物船住陽丸漁船第二勇進丸衝突

30 引船第一寺井丸沈没

広島事務所

31 液体化学薬品ばら積船東央丸漁船五輪丸衝突

32 漁船第二日光丸漁船第二大洋丸衝突

33 漁船大幸丸乗組員死亡

34 漁船第五裕丸乗組員負傷

35 漁船忠丸衝突（消波ブロック）

36 漁船松島丸転覆

37 貨物船日東丸乗揚

38 搭載艇いせ01衝突（係船ブイ）

39 自動車運搬船日清プレジャーボートフジイ号衝突

40 遊漁船千秀丸プレジャーボートさくら衝突

41 貨物船輝翔丸乗揚

42 漁船106祐生丸火災

43 漁船第2龍王丸乗組員死亡

44 旅客フェリーフェリーくるしま衝突（岸壁）

45 押船あさひバージY-0073漁船大成丸衝突

門司事務所

46 瀬渡船誠豊丸乗揚

47 貨物船長春丸乗揚

48 自動車運搬船GARNET LEADER 乗揚

49 漁船第十一大祐丸乗揚

50 漁船菊吉丸火災

51 旅客船ヴィーナス2衝突（海洋生物）

52 貨物船SAFE SAILING 漁船海栄丸衝突

長崎事務所

53 漁船天山転覆

54 漁船実昌丸転覆

55 油送船第十六大徳丸遊漁船第三けいせい丸衝突

56 押船第十八こがね丸クレーン台船山勝号乗組員死亡

57 漁船清龍丸乗組員死亡

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。



- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

34 漁船第五裕丸乗組員負傷

船舶事故調査報告書

平成25年1月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成24年6月6日 03時30分ごろ
発生場所	島根県浜田市浜田港北西方沖 浜田市所在の馬島灯台から真方位315°7海里（M）付近 （概位 北緯34°59.2′ 東経131°56.7′）
事故調査の経過	平成24年6月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第五 ^{ひろ} 裕丸、19トン SN2-2961（漁船登録番号）、裕丸漁業生産組合 16.02m（Lr）×4.48m×1.35m、FRP ディーゼル機関、383kW（動力漁船登録票による）、昭和57年 1月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64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 昭和50年1月25日 免許証交付日 平成21年5月8日 （平成26年9月9日まで有効） 甲板員A 男性 29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14年3月15日 免許証交付日 平成24年1月16日 （平成29年3月14日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長ほか12人が乗り組み、浜田港北西方約7M沖でまき網漁中、網を絞り込み、魚を追い込む作業を行っていた。 本船は、本事故当時、網を絞り込んで運搬船との距離が近づくに伴い、船首側の網にたるみが生じて海中に沈下して魚が逃げないよう、たるみを取るための引き寄せロープ（以下「本件ロープ」という。）を右舷船首甲板上に設置された油圧式縦型ドラム（以下「ウインドラス」という。）に重ね巻きにし、ロープエンドを挟み込むようにして

	<p>固定していた。</p> <p>甲板員Aは、右舷船首甲板上で網を引き揚げる作業をしていたが、網のたるみができ始めたことに気付き、本件ロープを解き、網のたるみを取る作業をしようとし、ウインドラスの操作位置に移動した。</p> <p>甲板員Aは、左手でウインドラスの操作レバーを握り、右手で本件ロープをつかんでウインドラスを反時計回りに操作しようとしたが、操作レバーを逆方向に操作したため、ウインドラスが逆方向に回転し、平成24年6月6日03時30分ごろ、本件ロープを握っていた右手指先の軍手が、本件ロープとウインドラスとの間に挟まれて右手指が巻き込まれた。</p> <p>甲板員Aは、「いたあーい」と声をあげたので、近くで作業をしていた船長と他の甲板員に救助され、浜田港へ帰港後、病院に搬送されたが、右腕上腕部骨折、右親指骨折、中指負傷などを負った。</p> <p>(甲板員Aウインドラス操作状況) (甲板員Aが巻き込まれた状況)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">操作レバー ウインドラス</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約4～5m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>ウインドラスの操作レバーは、油圧式であり、船首側に倒すと時計回りに、船尾側に倒すと反時計回りにウインドラスがそれぞれ回転し、中立状態でウインドラスが停止するようになっており、同レバーの末端の船首側と船尾側にストッパーが設置されていた。</p> <p>甲板員Aは、まき網船団に乗船して約10年の経験があったが、本船には5月中旬から乗船したばかりであり、前の船と操作レバーの配置等が違い、操作に熟練していなかった。</p> <p>甲板員Aは、魚を逃がさないように慌てて作業を行ったため、操作レバーのストッパーの状態を確認しなかった。</p> <p>網のたるみを取る作業の担当者は決まっておらず、たるみに気付いた乗組員が随時1人で作業を行っていた。</p> <p>甲板員Aは、ヘルメットをかぶり、上下にカップを着た上にベストタイプの救命胴衣を着用し、長靴を履き、両手に軍手をしていた。</p> <p>本船は、作業灯を点灯していたので、網のたるみを取る作業に支障はなかった。</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、浜田港北西方沖で操業中、甲板員Aが、網のたるみを取ろうとして本件ロープをウインドラスで巻き直そうとした際、操作レバーを逆方向に操作したことから、右手指が本件ロープとウインドラスとの間に巻き込まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、ウインドラスの操作前、操作レバーのストッパーの状態を確認しなかったことから、逆方向に同レバーを操作した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、浜田港北西方沖で操業中、甲板員Aが、網のたるみを取ろうとして本件ロープをウインドラスで巻き直そうとした際、操作レバーを逆方向に操作したため、右手指が本件ロープとウインドラスとの間に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>参考</p>	<p>本船は、本事故後、本件ロープの巻き取り作業を船長とベテラン甲板員の2人で行うようにした。</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"> ・ウインドラスの操作者は、巻揚げ操作をする際、安全確認を行った上、落ち着いて慎重に作業を行うこと。 ・船長は、常に作業の安全性を考慮し、乗組員に対して安全作業を徹底させること。