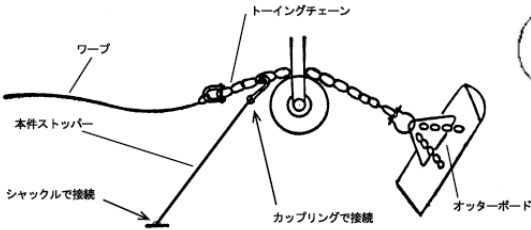
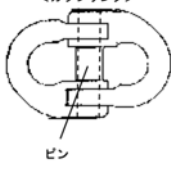
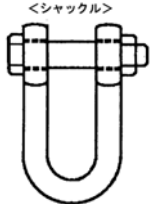


船舶事故調査報告書

平成23年3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 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員死亡	
発生日時	平成21年9月16日 11時30分ごろ	
発生場所	北海道稚内市宗谷岬の東方18海里（M）付近 （概位 北緯45°34.6′ 東経142°21.4′）	
事故調査の経過	平成21年10月7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、総トン数等 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第六十七朝 ^{ちようよう} 洋丸、177トン 118685、丸美水産株式会社 32.19m (Lr) × 7.38m × 4.61m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数630、昭和55年8月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年12月2日 免状交付年月日 平成17年1月6日 免状有効期間満了日 平成22年3月31日 漁ろう長 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年2月26日 免状交付年月日 平成17年9月14日 免状有効期間満了日 平成22年10月10日 甲板長 男性 62歳 海技免状 なし 甲板員A 男性 57歳 海技免状 なし	
死傷者等	死亡 1人（甲板員A）	
損傷	網口開口板固定用ワイヤーの接合部金具（カップリング）が破損	
事故の経過	本船は、船長、漁ろう長、甲板長及び甲板員Aほか9人が乗り組み、宗谷岬の東方漁場で沖合底びき網漁の操業中、甲板員Aが左舷の網口開口板（以下「オッターボード」という。）から曳綱（以下「ワープ」という。）を外す作業を行っていたところ、11時30分ごろ、宗谷岬灯台から真方位080°18M付近において、甲板員Aの作業位置付近で異音が生じ、異音に気付いた他の甲板員が振り返って見たところ、甲板員Aが甲板上に仰向けに倒れていた。 事故の知らせを受けた漁ろう長は、船舶所有会社担当者に事故発生を船	

	<p>船電話で連絡し、本船は、急ぎ稚内港に向け帰航を開始したが、約15分たっても甲板員Aの意識が混沌としたままであったことから、再度、船舶所有会社担当者に連絡して、海上保安部に巡視船の出動を要請した。</p> <p>甲板員Aは、来援した巡視船により稚内市宗谷港に運ばれ、待機していた救急車により病院に搬送されたが、翌17日10時49分ごろ、転院先の病院で死亡し、死因は、脳挫傷と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員Aは、本事故時、左舷オッターボードのトーイングチェーンにオッターボード固定用ワイヤー（以下「ストッパー」という。）をかけたのち、トロールウインチを逆転して緩みが生じたワープをトーイングチェーンから外す作業を行っていた。</p> <p>本来、本船のストッパーは、24mm径のワイヤーの両端にアイを設け、一端を太さ約32mmのシャックルで甲板上のリングにつなぎ、もう一端には同シャックルでフックをつないだものだったが、左舷側のストッパー（以下「本件ストッパー」という。）は、甲板員Aが、事故の前年に、フック側のシャックルを太さ約19mmのカップリングに変更していた。</p> <p>シャックルは、鋼製のU字型金具の開口部をピンで閉じる構造になっており、重量3.7kg、使用荷重が12t、切断荷重が80tであった。</p> <p>カップリングは、鋼製のU字型金具2つの開口部を向かい合わせてピンで結合した構造であり、重量が1.8kg、使用荷重が10t、切断荷重が52tであった。</p> <p>本事故後、本件ストッパーのカップリングが破損していることが確認されたが、船上に残っていたのは、カップリングの2つのU字型金具のうち1つだけであり、これは、開口部が製品の規格よりも広がった状態であった。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>本件ストッパー周辺部概略図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>カップリング及びシャックル概略図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p><カップリング></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><シャックル></p>  </div> </div> </div> </div> <p>本船は、漁ろう作業全般の指揮は漁ろう長が、漁具等の保安全管理は甲板長が担当していたが、本件ストッパーの管理は、甲板員Aに一任していた。</p> <p>船長は、本事故時、甲板員から昇格して船長職に就いてから約2箇月で、漁ろう長の補助を受けて操船し、漁ろう中は他の甲板員と同様に甲板作業にあたる状況であり、船長から乗組員に対して指示や指導が行われることはなかった。</p> <p>カップリングが破損するところや甲板員Aが転倒するところを目撃した者はいなかった。</p> <p>甲板員Aはヘルメットが脱げた状態で倒れていた。</p>

	<p>甲板員Aの頭部に外傷はなく、顎に小さな切り傷が生じていた。</p> <p>甲板員Aを含む甲板作業者は、救命胴衣及びヘルメットを着用し、ゴム長靴を履いていたが、ふだんからヘルメットの顎紐はしめていなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>甲板員Aの死因は、脳挫傷であった。</p> <p>本船は、宗谷岬東方沖で沖合底びき網漁の揚網作業中、甲板員Aが、オッターボードからワープを外す作業を行っていたところ、オッターボードを固定していた本件ストッパーのカップリングが破損したため、オッターボードが落ち、ワープに緊張が生じて跳ね、甲板員Aに接触したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、ワープが接触して転倒し、ヘルメットが脱げた状態で、甲板に頭部を打ち付けた可能性があると考えられるが、転倒した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本件ストッパーのカップリングが破損した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が宗谷岬東方沖で沖合底びき網漁の揚網作業中、甲板員Aが、オッターボードからワープを外す作業を行っていたところ、オッターボードを固定していた本件ストッパーのカップリングが破損したため、オッターボードが落ち、ワープに緊張が生じて跳ね、甲板員Aに接触し、甲板員Aが転倒して甲板に頭部を打ち付けたことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	