

船舶事故調査報告書

平成23年6月16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 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成22年10月7日 13時30分ごろ
発生場所	高知県高知市高知港南東方沖 高知市高知灯台から真方位135° 10.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 22.4′ 東経133° 43.0′）
事故調査の経過	平成22年11月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか2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 盛漁丸 ^{せいりょう} 、36.99トン KO2-5825（漁船登録番号）、松田漁業有限会社 19.40m（Lr）×4.30m×1.63m、FRP ディーゼル機関、169kW、昭和57年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 73歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年6月4日 免状交付年月日 平成21年5月18日 免状有効期間満了日 平成26年9月24日 漁ろう長 男性 54歳 海技免許なし 甲板員A 男性 69歳
死傷者等	死亡 1人（甲板員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、漁ろう長及び甲板員Aほか8人が乗り組み、平成22年10月7日04時30分ごろ、高知港の南東方10M付近の漁場に着き、底びき網漁の操業を開始した。 本船は、5回目の操業として船首付近の左右両舷から、チェーンと漁網ロープとがシャックルで連結された引き綱を繰り出し、約3ノットの速力でえい網中、前部甲板右舷側のブルワークに沿って設けられた漁網ロープを置く棚に、船首側から甲板員A、甲板員B、甲板員C及び甲板員Dの順に腰を掛けて雑談をしていたところ、緊張していた右舷側の漁網ロープ（以下「右舷引き綱」という。）が飛び跳ね、13時30分ごろ、最も船首側に腰を掛けていた甲板員Aの後頭部に当たった。 本船は、消防署や船舶所有者に本事故の発生を連絡するとともに、操業を中止して帰港し、16時26分ごろ、甲板員Aが、救急車で救急病院に

	搬送されたが、脳挫傷によって死亡したことが確認された。 (写真1 事故発生場所の船首甲板付近 参照)	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2m	
その他の事項	<p>本船は、本事故当時、船長（以下「本船船長」という。）が乗船しておらず、漁ろう長が操船などの指揮を執っていた。</p> <p>漁ろう長は、本船に漁ろう長として約28年間乗船しているほか、本船の安全担当者として乗組員に対し、作業前に安全などの指導をしていた。</p> <p>漁ろう長は、本船船長が乗船できないとき、船長として乗船していたことから、本事故当時、本船船長が足の痛みで乗船できないため、船舶所有者が、補充の船長を探しても見つからなかったため、漁ろう長が本船に船長として乗船し、出漁した。</p> <p>シャックルは、漁網ロープに取り付けられているものと長さ約1mのチェーンに取り付けられているものがあり、両シャックルが、ジョイントシャックル（シャックル2個がつなぎ合わされたもの）で接続されていた。</p> <p>右舷引き綱に取り付けられていたシャックル、アイボルト及び漁網は、本事故当時に海没した。</p> <p>右舷引き綱に取り付けられているシャックルは、U字型でアイボルト（頭部に穴が開いている）をねじ込むタイプ、長さ約1mのチェーンに取り付けられているシャックルは、U字型で平頭ボルト（頭部が平らになっている）をねじ込むタイプのものであり、いずれもステンレス製であった。</p> <p>引き綱は、直径約36mm 長さ約50mの化学繊維製であり、シャックルと接続されていた右舷引き綱先端の輪に異常はなかった。</p> <p>シャックルは、年間約3～4回取り外されていた。</p> <p>シャックルは、毎年新しいものに取り替えられていた。</p> <p>シャックルのアイボルトには、回り止めが取り付けられていなかった。</p> <p>本船は、作業前の安全点検が不十分であった。</p> <p>船舶所有者は、乗組員に対し、作業に従事していないときには、安全な船尾後方にできる限りいるように指導していた。</p> <p>(写真2 引き綱とシャックル 参照)</p>	
分析	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	不明 あり なし 甲板員Aの死因は、脳挫傷であった。 本船は、高知港の南東方沖においてえい網中、右舷引き綱先端に取り付けられていたシャックルのアイボルトの点検が適切でなかったことから緩んでおり、緊張していた右舷引き綱のアイボルトが外れ、右舷引き綱が跳ねて船首甲板右舷側にいた甲板員Aの後頭部に当たり、甲板員Aが脳挫傷により死亡した可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、高知港の南東方沖においてえい網中、右舷引き綱先端に取り付けられていたシャックルのアイボルトの点検が適切でなかったため、アイボルトが外れ、緊張していた同引き綱が跳ねて船首甲板右舷側	

	にいた甲板員 A の後頭部に当たったことにより発生した可能性があると考えられる。
参考	本事故後、本船は、同種事故の再発を防止するため、シャックルのアイボルトに回り止めを取り付けた。

写真1 事故発生場所の船首甲板付近



写真2 引き綱とシャックル

U字型で平頭ボルトをねじ込むタイプのシャックル



U字型でアイボルトをねじ込むタイプのシャックル

ジョイントシャックル