

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第一広漁丸

漁船登録番号 HK 2 - 1 9 2 8 6

総トン数 19トン

事故種類 乗組員負傷

発生日時 平成22年9月26日 05時30分ごろ

発生場所 北海道広尾町十勝港北北東方沖

十勝港南防波堤灯台から真方位012° 4.2海里付近

(概位 北緯42° 22.2' 東経143° 22.0')

平成23年9月1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

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第一広漁丸^{こくりょう}は、9人が乗り組み、十勝港北北東方沖に設置された定置網に沿って航行中、平成22年9月26日05時30分ごろ、船首に波を受け、前部甲板に立っていた乗組員7人が転倒して負傷した。第一広漁丸に損傷はなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成22年9月27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。

1.2.2 調査の実施時期

平成22年10月4日 現場調査及び口述聴取

平成22年11月15日 回答書受領

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第一広漁丸（以下「本船」という。）の下船頭^{しもせんどう}*1（以下「下船頭A」という。）並びに第二広漁丸（以下「B船」という。）の船頭*2（以下「船頭B」という。）及び下船頭（以下「下船頭B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、日頃、本船に乗り組む船頭（以下「船頭A」という。）、下船頭A及び乗組員3人（以下「乗組員A₁」、「乗組員A₂」及び「乗組員A₃」という。）並びにB船に乗り組む船頭B、下船頭B及び乗組員2人（以下「乗組員B₁」及び「乗組員B₂」という。）が乗船し、十勝港の北北東方沖に設置されていた定置網「広尾さけ定第1号」（以下「定置網A」という。）及び「広尾さけ定第2号」（以下「定置網B」という。）の2か統について、台風12号による被害状況を確認するため、平成22年9月26日05時00分ごろ、十勝港から出港した。

本事故当日、04時30分ごろから開催された広尾漁業協同組合（以下「本件組合」という。）所属の定置網漁船の船頭で構成される部会は、海象が悪いために当日の操業を中止すること、海上から網の状況を確認するために05時00分に出港してみることに、及び現場に向かい、現場の海象が悪くようであれば確認作業を中止して帰港することを決めていた。

本船及びB船は、いずれも本件組合が所有する漁船であり、本船が定置網Aを、B船が定置網Bを担当し、担当する定置網の操業、網の管理等を行っていた。

本事故当時は、定置網の被害状況を確認するため、2隻そろって出港する必要はな

*1 「下船頭」とは、本船、B船等のサケ定置網漁業に従事する漁船における固有の職名であり、一般的な漁船で言えば船長に当たる。

*2 「船頭」とは、本船、B船等のサケ定置網漁業に従事する漁船における固有の職名であり、一般的な漁船で言えば漁ろう長に当たる。

く、アルミ合金で建造された本船が、FRP船であるB船より軽量で船足が速かったため、本船で確認を行うこととし、両船乗組員のうち9人が本船に乗り込んで出港した。

本船は、下船頭Aが操舵室で操船し、十勝港港口を通過後、自動操舵で針路を定置網Bの沖側南端付近に定め、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、05時25分ごろ、十勝港南防波堤灯台から024°(真方位、以下同じ。)4.1海里(M)付近に位置する定置網Bの南東端付近に達したところで操舵を手動に切り替えた。

船頭Bは、定置網BがB船の管理する定置網であったため、下船頭Bに操船を行うよう命じ、下船頭Aから下船頭Bに操船を交替させたが、下船頭Aは、定置網Bを確認した後に隣接する定置網Aを確認する際には、本船が管理する網であるため、自身が操船を命じられるものと思い、そのまま操舵室内に留まった。

操舵室内の下船頭A及び下船頭Bを除く7人全員は、定置網Bの状況を確認するため、見通しの良い前部甲板の船首側に移動し、船首右舷側の係船柱付近に立った船頭Bの手の合図に従って下船頭Bが本船の操船を行い、本船は東南東から西北西に向けて設置された定置網Bに沿って約10knの速力で西北西進した。

船頭Bは、定置網Bの状況を確認していたところ、十勝港南方沖の定置網の状況を確認するために出港していた僚船の船頭から、携帯電話で「こちらは海象が悪いので港に引き返す」との連絡を受けた。

船頭Bは、本船周辺の海況は平穏であったが、定置網A及び定置網B以外の定置網も本件組合が共同経営している網であり、定置網A及び定置網Bだけの確認作業を進めても意味がないため、本船も確認作業を中止して十勝港に引き返そうと思い、下船頭Bに対して港に引き返す意図で手の合図により指示を出した。

本船は、この頃、左旋回する前に船尾方からの波を受け、波は大きなものではなかったものの、波に乗った格好となったため、下船頭Bが減速したが、船丈の2～3倍分ほど陸寄りに流された。

下船頭Bは、船頭Bが出した手の合図について、「回頭して沖に向かえ」という意味だと判断して約4～5knの速力で左旋回し、定置網Bの状況を確認しながら航行しようと思い、定置網Bに沿うように東南東進して沖に向かおうとした。

下船頭Bは、左旋回後、舵を中央に戻して10秒ほど航行したとき、正船首方に本船の船丈の2倍くらいの距離(約50m)付近で高さ約3～4m、幅約30mにわたる波(以下「本件大波」という。)が、突然発生したのを視認した。

下船頭Bは、視認した本件大波が今まで経験したことの無い大きさであったため、視認してから約5秒間は気が動転していたが、その後、クラッチハンドルを中立に操作した。

本船は、下船頭Bがクラッチハンドルを中立に操作してから、約3～4秒ほどして約2～3knの速力となった05時30分ごろ、十勝港南防波堤灯台から012°4.2M付近において、本件大波を正船首から受けて船首が持ち上げられた後、海面にたたきつけられ、その衝撃により、前部甲板にいた乗組員7人が転倒し、甲板上の構造物等で体を打って負傷した。

下船頭Bは、乗組員の負傷状況を確認し、出血している者には布で傷口を押さえる等の応急措置をとり、携帯電話により本件組合担当者に事故報告と病院の手配を依頼した。

本船は、急いで十勝港に引き返し、負傷者は本件組合の手配で岸壁に待機していた乗用車により病院に搬送された

本件組合担当者は、本事故を海上保安部に通報した。

本事故の発生日時は、平成22年9月26日05時30分ごろで、発生場所は、十勝港南防波堤灯台から012°4.2M付近であった。

(付図1 事故発生場所周辺図、付図2 推定航行経路図、付図3 船体概要及び乗組員配置図、写真1 船体全景、写真2 前部甲板及び乗組員配置状況 参照)

2.2 人の負傷に関する情報

2.2.1 乗組員の配置、負傷に至る状況及び安全具の着用状況

下船頭A、船頭B及び下船頭Bの口述並びに現場調査の結果によれば、次のとおりであった。

- (1) 乗組員7人は、前部甲板に立っていたところ、本船が本件大波を受けて船首が持ち上げられ、船首が海面にたたきつけられたときの衝撃で7人全員が転倒し、甲板上の構造物等で体を打って負傷した。船頭Bは、船首方に本件大波が発生するのを視認し、船を止めろ、つかまれという旨を叫んだ。船頭Aと船頭Bは、いずれも近くにあった係船柱につかまったものの、衝撃に抗しきれなかった。船体は、波によって船首が水平に対して45°程度の角度まで持ち上げられたように感じた。
- (2) 下船頭A及び下船頭Bは、下船頭Bが操舵室左舷側に、下船頭Aが操舵室右舷側にいずれも立っていたが、本事故時に受けた衝撃については、それ程強いと感じず、負傷することもなかった。また、下船頭A及び下船頭Bは、船首が波により持ち上げられた角度については、それほど大きいとは感じず、船首にいた乗組員は傾斜を大きく感じたのではないかと思った。
- (3) 甲板上にいた乗組員は、全員がゴム長靴を履き、救命胴衣を着用していたが、ヘルメットを着用していなかった。

- (4) 本事故発生当時、最も船首端近くにいた船頭A及び船頭Bの立ち位置から操舵室船首端までの距離は、約12mであった。
- (付図3 船体概要及び乗組員配置図、写真1 船体全景、写真2 前部甲板及び乗組員配置状況 参照)

2.2.2 負傷の状況

診断書によれば、次のとおりであった。

船頭A	下顎骨開放骨折 全治1か月
乗組員A ₁	右膝打撲、腰殿部挫傷 全治1週間
乗組員A ₂	右足関節両果部骨折 全治約3か月
乗組員A ₃	左殿部打撲 10日間の要加療
船頭B	左4・5番肋骨骨折、胸部打撲 全治約1か月
乗組員B ₁	顔面骨骨折、頸椎捻挫等 2週間程度の要加療
乗組員B ₂	胸部・顎打撲、右3・4番肋骨骨折 全治約1か月

2.3 船舶の損傷に関する情報

下船頭Aの口述によれば、本船の船体、機関等に損傷は生じなかった。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

下船頭A 男性 57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61年4月4日

免許証交付日 平成18年3月8日

(平成23年4月3日まで有効)

下船頭B 男性 41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7年9月1日

免許証交付日 平成22年3月15日

(平成27年8月31日まで有効)

船頭B 男性 59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53年4月21日

免許証交付日 平成19年3月9日

(平成24年7月16日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

① 下船頭A

下船頭Aの口述によれば、次のとおりであった。

a 主な乗船履歴

18歳ごろから19トンクラスの漁船に、32歳ごろから19トンのサケ定置網漁船にそれぞれ乗組員として乗船し、本船の下船頭としては約4年の経験があった。

b 健康状態

健康状態は良好であり、睡眠不足の状態でもなかった。視力及び聴力とも正常であった。本事故前に飲酒はしていなかった。

② 下船頭B

下船頭Bの口述によれば、次のとおりであった。

a 主な乗船履歴

平成9年からB船の乗組員として、平成12年以降は下船頭として乗船していた。

b 健康状態

健康状態は良好であり、持病や常用している薬もなく、矯正視力及び聴力とも正常であった。睡眠時間は、夜に5～6時間と昼に1～2時間昼寝をするので8時間程度である。事故当時は、睡眠不足の状態ではなく、疲労が蓄積した状態でもなかった。飲酒は、本事故前日の夕食時である19時ごろに350mlの缶ビール2本を飲んだのみであった。

③ 船頭B

船頭Bの口述によれば、次のとおりであった。

a 主な乗船履歴

18歳ごろから19トンクラスの漁船に、32歳ごろから19トンのサケ定置網漁船にそれぞれ乗組員として乗船し、船頭としては約15年の経験があった。

b 健康状態

健康状態は良好であり、視力及び聴力とも正常であった。事故当時は、睡眠不足の状態でも疲労が蓄積した状態でもなかった。本事故前に飲酒はしていなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

漁船登録番号 HK2-19286

主たる根拠地	北海道広尾郡広尾町
船舶所有者	本件組合
総トン数	19トン
L×B×D	25.05m×4.28m×1.27m
船質	軽合金
機関	ディーゼル機関1基
出力	160（漁船法馬力数）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	昭和61年3月

2.5.2 積載状況等

下船頭Bの口述によれば、本事故当時の喫水は、船首約0.5m、船尾約2.0mであり、積載物はなかった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

現場調査並びに船頭B、下船頭A及び下船頭Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) 船体構造等

本船は、船体中央部に操舵室を備えたアルミ軽合金製の定置網漁船であり、操舵室の船首側が前部甲板となっており、前部甲板後部にユニッククレーン及び魚倉を配置していた。ユニッククレーンは、本事故当時、固定されていた。

前部甲板には、係船柱及び揚網用ローラーのほかに船体動揺が生じた際に乗組員が体を支えることができる構造物はなく、甲板面は滑りやすいということはない。

(2) 操舵室内の配置等

操舵室前面には、それぞれに旋回窓が装備された3枚の四角形の窓があり、操舵室左舷側から前方に死角となるものはない、見通しは良好であった。また、操舵室内の前部中央にマグネットコンパスを装備した操舵スタンドが置かれ、その右舷側にはレーダーが、左舷側にはガバナーハンドル及びクラッチハンドルを備えた主機遠隔操縦装置が、同装置の左舷側にはダイヤル式の操舵リモコンが、操舵室前面窓の上部にGPSプロッターがそれぞれ装備されていた。

本事故当時、船体、機関及び航海計器等に不具合又は故障はなかった。

(3) レーダー

レーダーは、本事故当時、1.5Mレンジとして起動していたが、出港前に既に明るくなっていたので定置網を視認することができ、画面は見えていなかった。

(4) GPSプロッター

GPSプロッターは、本事故当時、使用していたが、航跡は記録していなかった。定置網の位置は、GPSプロッターに登録していた。

(5) 本船とB船の差異について

船頭Bは、本船とB船が、ほぼ同じ型であったが、進水から20年以上経過したFRP船のB船と比べ、アルミ合金製である本船は軽量であるため、本船の方が速力があり、また、波によって船首が持ち上げられる率は高いと思った。

下船頭Bは、本船を2回程操船したことがあり、航海計器等がB船と同じであるため、操船に不自由を感じなかった。アルミ合金船は操船していて動きが軽いという感じがあった。

下船頭Aは、本船の操船方法等はB船と同じであったため、下船頭Bと操船を交替する際、操船に当たっての注意点を伝えるということとはしなかった。また、下船頭Bが本船に慣れていなかったことは、本事故の発生に関与したとは思わなかった。本船の方がB船より軽量であるため、波によるピッチングの度合いは激しいとは思った。

(付図3 船体概要及び乗組員配置図、写真1 船体全景 参照)

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象、波浪観測値及び潮汐等

- (1) 本事故発生場所の南南西約3.6kmに位置する広尾特別地域気象観測所による本事故発生時間帯の観測値は、次のとおりであり、本事故発生場所を含む十勝南部には、本事故当日の04時58分に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。

05時00分 天気 晴れ、風向 西北西、風速 2.2m/s、気温 7.5℃、降水量 なし、視程 50.0km

05時30分 風向 西、平均風速 2.7m/s、瞬間最大風速 4.1m/s、気温 7.3℃、降水量 なし

- (2) 国土交通省港湾局全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による本事故発生場所の南南西5.2Mに位置する北海道十勝港における波浪観測によれば、

有義波^{*3}の状況は次のとおりであった。

05時00分 波高 2.54m、周期 14.0秒、波向 南東

05時20分 波高 2.73m、周期 15.9秒、波向 南東

05時40分 波高 2.74m、周期 13.7秒、波向 南東

- (3) 海上保安庁海洋情報部ホームページの「潮汐推算」によれば、05時00分の「十勝」の潮汐は高潮期であり、潮高は124cmであった。

2.6.2 乗組員の観測

船頭B、下船頭A及び下船頭Bの口述によれば、次のとおりであった。

天気は曇り、北西～西北西の風、風力2～3、前部甲板ではあまり風は感じなかった。波は、十勝港港口付近で約2mの防波堤の返し波があったほかは、南東～東からの約1～1.5mくらいのうねりがあった。操業を行っても支障がないような海象だった。

2.6.3 本件大波について

- (1) 船頭Bの口述によれば、本件大波は沖から来たものではなく、いきなり発生した。いきなり発生したので、船を止めろ、つかまれという旨を叫ぶことしかできなかった。本事故発生まではなぎの状態だった。本事故当時は、網の状況の確認を中止した頃であったため、通常の操業時よりも陸寄りに近付いたことから、今まで受けたことのないような波を受けることになったのではないかと思った。
- (2) 下船頭Aの口述によれば、本船が回頭して沖を見たところ、本件大波が見え、5～10秒後に本件大波を受けた。白波が立っていたのは、もっと陸岸寄りだったので、たまたま大きいうねりを受けたものと思った。
- (3) 下船頭Bの口述によれば、本船が左旋回し、舵を中央に戻した頃、正船首方で本船の船丈の2倍くらい(約50m)前方に本件大波が突然発生したのを視認した。今まで見たことのない波であった。陸寄りの定置網付近は、浅瀬が散在しており、うねりがその瀬に来ると波が持ち上がることもあるので本件大波も瀬によって発生したものだった。

^{*3} 「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。

2.7 操船及び見張りに関する情報

2.7.1 下船頭Bの見張り及び操船等の状況

下船頭Bの口述によれば、次のとおりであった。

- (1) 操舵室左舷側にある主機及び操舵の遠隔リモコンの前に立ち、リモコンで操舵を、操舵スタンド左側にある主機遠隔操縦装置で機関操作を行い、前部甲板右舷側の係船柱近くに立っていた船頭Bの手の合図を見ながら操船していた。
- (2) 本事故当時は、波が高い状況ではなかったため操船に当たり特に気を付けていたことはなかった。
- (3) 定置網に沿って約10knの速力で西北西に向かって航行中、船尾方からのうねりに船が乗ったので微速力にしたところ、船頭Bが手の合図を出した。
- (4) 船頭Bの手の合図について「回頭して沖に向かえ」という意味だと判断して左舵一杯とし、約4～5knの速力で左旋回して約180°回頭した。定置網の状況を確認できるよう定置網に沿って沖に向かうつもりだった。
- (5) 舵を中央に戻して10秒ほど航行した頃、正船首方約50m付近に本件大波を視認した。
- (6) 今まで経験したことがない波であったため、約5秒間は気が動転して何もできなかった。下船頭Aも「オーツ」と叫んだのみであった。それから速力を落として本件大波を正面から受けるため、クラッチを中立にした。2～3knに減速したとき本件大波を受けた。クラッチを切ってから本件大波を受けるまでは、3～4秒間だった。気が動転していたのでクラッチを中立にするのが精一杯であり、舵中央の状態では操舵はしていなかった。

本件大波を視認した際、舵を切って回転を上げていたとしても、船速が上がるのに時間を要するので波をかわすことはできなかった。
- (7) 波を斜め前から受けるように操船していれば、波の衝撃を弱めることはできた。また、前部甲板にいた乗組員が、せめて操舵室付近まで避難できていれば負傷を軽減できたと思うが、本件大波を視認したときに気が動転したため、乗組員に声を掛けることができなかった。
- (8) 本事故の発生時刻については、事故直後に船頭Bが本件組合に携帯電話で電話した際に確認した時刻が05時30分であった。本事故発生場所については、日本測地系で表示されたGPSプロッターの表示から北緯42°22.09′ 東経143°22.28′であった。

2.7.2 下船頭Aの操船及び見張り等の状況

下船頭Aの口述によれば、次のとおりであった。

- (1) 船頭Bの指示を受けた下船頭Bと操船を交替した。舵は、交替する前にリモコン（手動遠隔）に切り替えた。交替後は、操舵室の右舷側に立って前方を見ていた。
- (2) 本船が左旋回し、2～3秒してから、船首方に本件大波が発生したのを視認した。視認してから数秒後に本件大波を受けた。

2.8 定置網に関する情報

定置網漁業権免許状、漁具施設概略図及びGPSに登録された定置網の位置情報によれば、次のとおりであった。

本船が台風12号による被害状況の確認を行っていた定置網Bは、免許番号「広尾さけ定第2号」であり、通称「イチキサイ」と呼称されており、沖側から順に、沖身網、沖手網、陸身網、陸手網で構成され、定置網の西北西端（陸側）を北緯42°22.43′ 東経143°21.85′ 付近、同東南東端（沖側）を北緯42°21.87′ 東経143°23.08′ 付近（いずれも日本測地系）とする長方形内に陸側から約115°方向で設置されていた。

本船が定置網Bの次に状況を確認する予定であった定置網Aは、免許番号「広尾さけ定第1号」であり、通称「豊似」と呼称されており、定置網Bの北東方約2,400mに定置網Bとほぼ並行となる約117°方向で設置されていた。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、十勝港北北東方沖に設置された定置網B等の台風による被害状況の確認作業中、下船頭Bが操舵室で立って操船を、下船頭Aが操舵室で立って見張りを、船頭B等の他の乗組員7人が前部甲板で立って定置網Bの状況を確認していた。
- (2) 船頭Bは、他の定置網の確認作業を行っていた僚船の船頭からの連絡により作業を中止して帰港することとし、この意図で下船頭Bに手の合図を送った。
- (3) 下船頭Bは、船頭Bの手の合図により本船を左旋回させて定置網Bに沿って東南東進を始めた頃、本船の正船首方約50m前方で発生した本件大波を

視認した。

- (4) 下船頭Bは、本件大波がこれまで経験したことがない大きな波であったことから、数秒間は気が動転して対応できなかったが、減速して本件大波を受けようとし、クラッチを中立にして数秒後に本件大波を受けた。
- (5) 前部甲板で立っていた乗組員7人は、本船が船首に本件大波を受け、船首が持ち上げられて海面に落下した際の衝撃により転倒し、甲板上の構造物等で体を打って全員が負傷した。

3.1.2 事故発生の日時及び場所

2.1及び2.7.1から、本事故の発生日時は、平成22年9月26日05時30分ごろで、発生場所は、十勝港南防波堤灯台から012° 4.2M付近であったものと考えられる。

3.1.3 気象、海象及び本件大波の状況

2.6から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本事故当時の気象は、天気は曇り、風向は北西～西北西、風力2～3、視界は良好であり、本件大波を除けば、南東～東からの約1.5mのうねりのみであった。
- (2) 本件大波は、東南東進中の本船の正船首方約50m前方で発生した。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況に関する解析

(1) 乗組員の状況に関する解析

2.4から、下船頭Bは、適法で有効な操縦免許証を有していたものと考えられる。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.5.3から、本事故当時、船体、機関及び航海計器等に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 乗組員の負傷に関する解析

2.2から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 乗組員7人は、前部甲板で立っていたところ、船頭Bが本件大波の発生を見て「つかまれ」などと発声し、船頭A及び船頭Bは付近の係船柱につかまったものの、他の5人は係船柱や揚網用ローラーにつかまることができなかった。前部甲板には、係船柱や揚網用ローラー以外につかまる物はなかつ

た。

- (2) 乗組員 7 人は、本船が船首に本件大波を受け、船首が持ち上げられて海面に落下した際の衝撃により転倒し、甲板上の構造物等で体を打って全員が負傷した。

3.2.3 操船及び見張りに関する解析

2.1 及び 2.7 から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 下船頭 B は、操舵室で立って操船を行い、前部甲板にいた船頭 B の手の合図により左舵一杯で旋回し、定置網 B に沿って東南東進を始めた頃、本件大波を視認した。
- (2) 下船頭 B は、本件大波がこれまで経験したことがない大きな波であったことから、数秒間は気が動転して対応ができなかったが、減速して本件大波を受けようとし、クラッチを中立にして数秒後に本件大波を受けた。
- (3) 下船頭 A は、操舵室で立って見張りを行っており、本件大波を視認して叫び声をあげた。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.2.2、2.5.3、2.7、2.8 及び 3.2.2 から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、十勝港北北東方沖に設置された定置網 B 等の台風による被害状況の確認作業中、下船頭 B が操舵室で立って操船を、下船頭 A が操舵室で立って見張りを、船頭 B 等の他の乗組員 7 人が前部甲板で立って定置網 B の状況を確認していた。
- (2) 船頭 B は、他の定置網の確認作業を行っていた僚船の船頭からの連絡により作業を中止して帰港することとし、この意図で下船頭 B に手の合図を送った。
- (3) 下船頭 B は、船頭 B の手の合図により本船を左旋回させて定置網 B に沿って東南東進を始めた頃、本船の正船首方約 50 m 前方で発生した本件大波を視認した。
- (4) 下船頭 B は、本件大波がこれまで経験したことがない大きな波であったことから、数秒間は気が動転して対応できなかったが、減速して本件大波を受けようとし、クラッチを中立にして数秒後に本件大波を受けた。
- (5) 乗組員 7 人は、前部甲板で立っていたところ、船頭 B が本件大波の発生を見てつかまれなどと発声し、船頭 A 及び船頭 B は付近の係船柱につかまったものの、他の 5 人は係船柱や揚用ローラーにつかまることができなかった。

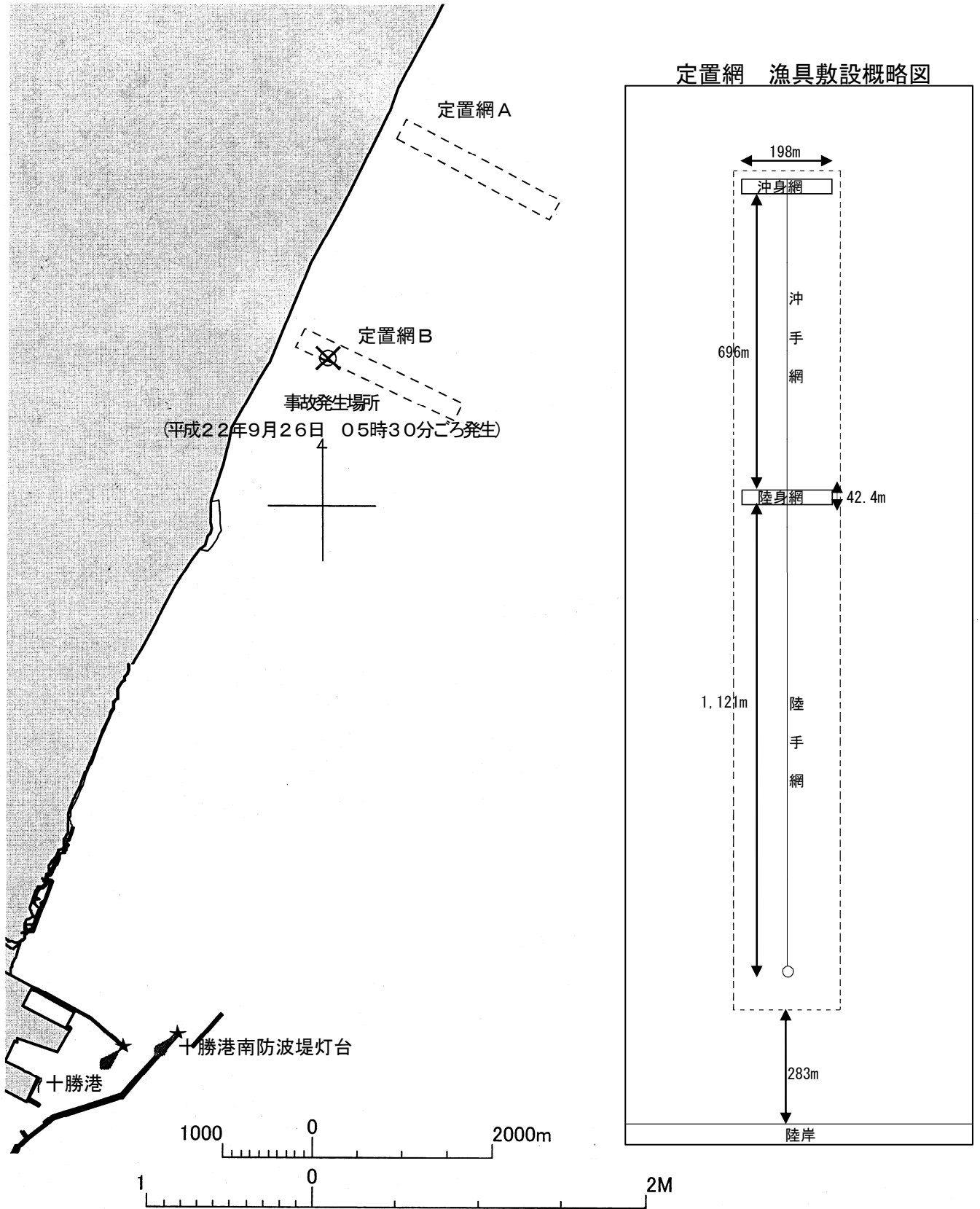
前部甲板には、係船柱や揚網用ローラー以外につかまる物はなかった。

- (6) 乗組員 7 人は、本船が船首に本件大波を受けたことから、船首が持ち上げられて海面に落下した際の衝撃により転倒し、甲板上の構造物等で体を打って全員が負傷した。

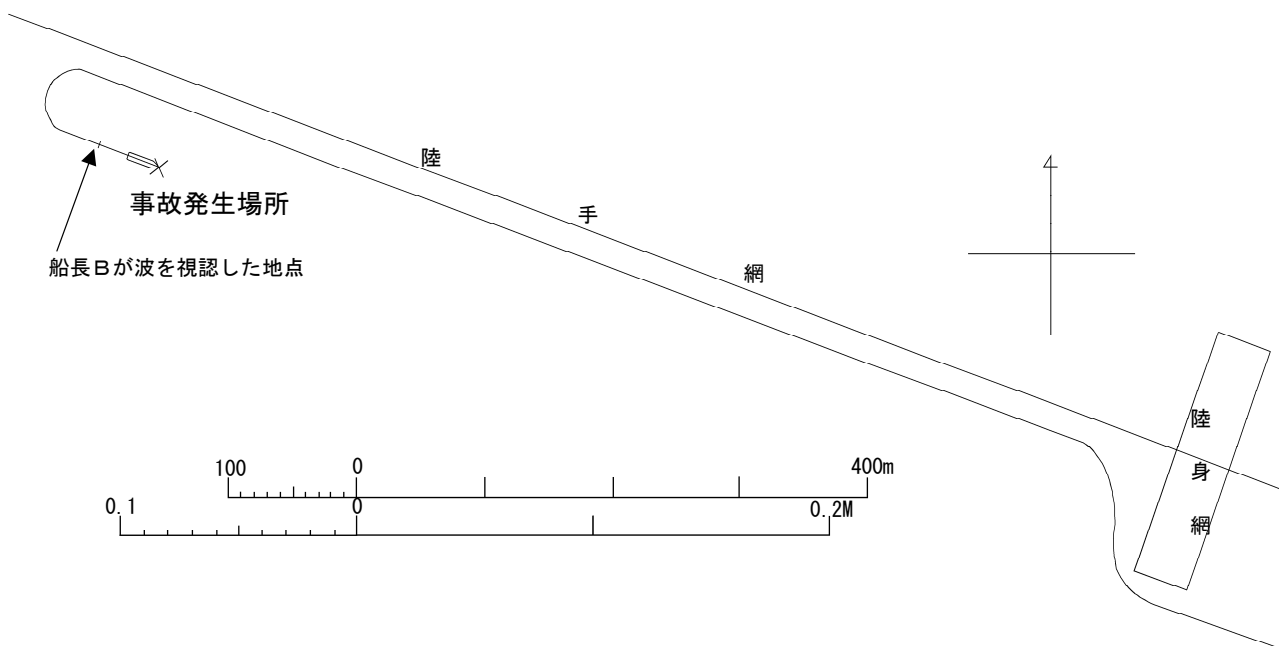
4 原因

本事故は、本船が、十勝港北北東方沖に設置された定置網 B の被害状況の確認を中止して十勝港へ帰港する際、定置網 B に沿って東南東進を始めた頃、操船していた下船頭 B が、正船首方約 50 m 前方で発生した本件大波を視認してクラッチを中立にしたが、船首に本件大波を受けたため、船首が持ち上げられて海面に落下した際の衝撃により前部甲板に立っていた乗組員 7 人が転倒し、甲板上の構造物等で体を打ったことにより発生したものと考えられる。

付図1 事故発生場所周辺図



付図2 推定航行経路図



付図3 船体概要及び乗組員配置図

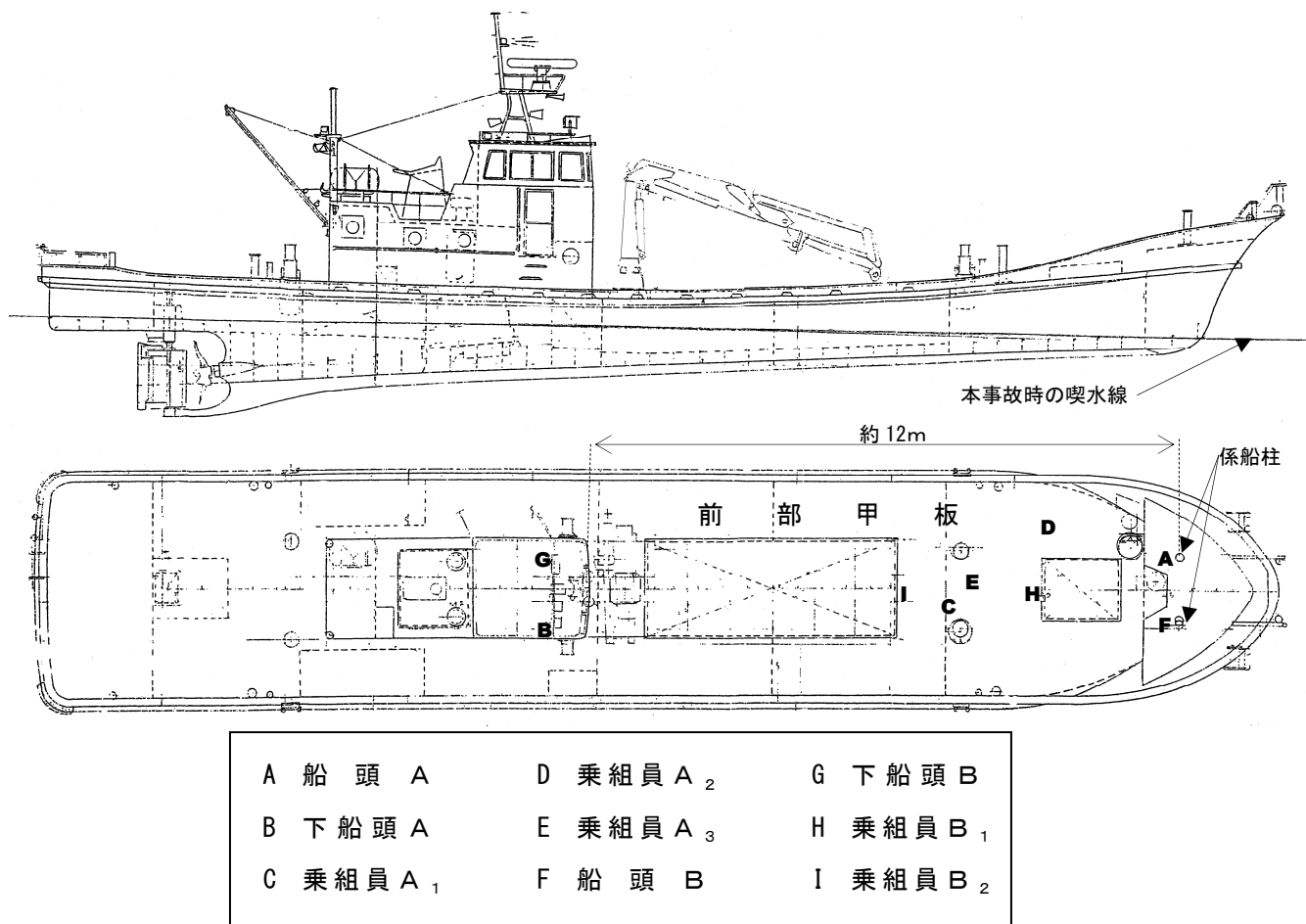


写真1 船体全景



写真2 前部甲板及び乗組員配置状況

