

船舶事故調査報告書

平成24年4月12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23年1月13日 01時10分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港南東方沖179km付近 (概位 北緯39°56.3′ 東経143°28.6′)
事故調査の経過	平成23年1月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第十二 ^{げんえい} 源榮丸、177トン 136269、株式会社ヤマツ谷地商店 41.33m×7.00m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、661kW、平成11年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年4月11日 免状交付年月日 平成21年4月21日 免状有効期間満了日 平成27年2月28日 漁ろう長 男性 47歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年4月11日 免状交付年月日 平成19年5月17日 免状有効期間満了日 平成24年6月2日 甲板員A 男性 55歳 操機長 男性 54歳
死傷者等	負傷 2人（甲板員A、操機長）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及び漁ろう長ほか7人が乗り組み、八戸港南東方179km付近で18隻の僚船と共に、約130m伸ばした錨索の先に取り付けた直径約32mのパラシュート型シーアンカーを船首から投入し、船尾にスパンカーを揚げて船首が風に立った状態で主機関を停止していか漁の操業を行っていた。 漁ろう長は、レーダーを調整して船の映像だけが見える状態にし、海面を見て特に異状はないことを確認したのち、操舵室後方で休息をとった。 本船は、船首を西方に向け、西寄り波高約5mのうねりを受けて縦揺れや横揺れを繰り返す状態で操業を続けた。 乗組員5人は、右舷船首で甲板員A、操機長の順に、また、左舷船首から操舵室前方までの甲板で甲板員B、船長、機関長の順に立ち、舷側に設

	<p>置された釣り機から揚がってくるイカを外す作業を行っていた。</p> <p>甲板員Aは、時折来るしぶきをかぶって作業灯の灯りで海面を見ながら作業中、波が来るのが分かって後ろを向いたところ、また、操機長は海側を向いていたところ、平成23年1月13日01時10分ごろ、高波が右舷船首から打ち込み、右舷側にいた甲板員A及び操機長が転倒して甲板上の構造物に当たり、甲板員Aが操舵室前面右舷側まで、操機長が同前面左舷側まで流された。</p> <p>漁ろう長は、機関長の報告を受け、甲板員A及び操機長を船尾の部屋に運び、八戸港に向けて北西進し、海上保安庁に連絡して最寄りの岩手県宮古市宮古港に向かった。</p> <p>甲板員A及び操機長は、宮古港に着き、救急車で宮古市の病院に搬送されたのち、ヘリコプターで八戸市の病院に搬送され、甲板員Aが左大腿骨骨幹部骨折、左外傷性血気胸、左肩甲骨骨折、操機長が外傷性血胸、骨盤骨折、左肋骨多発骨折と診断された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 7、視程 約2海里</p> <p>海象：うねりの方向 西北西、波高 約5m、周期 約6秒</p> <p>本船が出港してから冬型の気圧配置が続き、本事故発生前日には低気圧が北日本を通過して本事故発生海域には西寄りのうねりが続いて発生していた。</p>								
その他の事項	<p>甲板員Aが作業していた位置から本船の操舵室前方までの甲板には、集魚灯を支える支柱が設置され、また、鋼材で囲まれた物置場が船首尾方向に2か所設置されていた。</p> <p>甲板員A及び操機長は、合羽上下、ヘルメット、ゴム手袋及び長靴を着用しており、海水に押された際、甲板員Aのヘルメットが飛ばされた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していたが、他の乗組員は、着用していなかった。</p> <p>本船は、本事故発生時まで甲板に時折しぶきが上がっていたが、ふだんと変わりがない状態であった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、八戸港南東方沖において、いか釣り機の漁具を巻き上げ、乗組員が漁獲物を外す作業に従事中、右舷船首から波が打ち込んだことから、甲板員A及び操機長が流されて甲板上の構造物に当たって負傷したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	なし	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、八戸港南東方沖において、いか釣り機の漁具を巻き上げ、乗組員が漁獲物を外す作業に従事中、右舷船首から波が打ち込んだことから、甲板員A及び操機長が流されて甲板上の構造物に当たって負傷したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	なし								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、八戸港南東方沖において、いか釣り機の漁具を巻き上げ、乗組員が漁獲物を外す作業に従事中、右舷船首から波が打ち込んだことから、甲板員A及び操機長が流されて甲板上の構造物に当たって負傷したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、八戸港南東方沖において、いか釣り機の漁具を巻き上げ、乗組員が漁獲物を外す作業に従事中、右舷船首から波が打ち込んだため、甲板員A及び操機長が流されて甲板上の構造物に当たったことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・ 1,000個の波を観測した際、有義波高の2倍の波を受ける可能性があることを考慮し、波高が高い場合には、集魚灯の灯火を利用して波の監視を行う乗組員を配置するか、又は操業を中止することが望まし 								

	<p>い。 ・救命胴衣を着用すること。</p>
--	-----------------------------