

船舶事故調査報告書

平成25年8月8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	乗組員死亡
発生日時	平成24年6月14日 06時50分ごろ
発生場所	北海道枝幸町枝幸港北東方沖 枝幸町所在の北見神威岬灯台から真方位071°19.4海里付近 (概位 北緯45°09.8′ 東経142°56.0′)
事故調査の経過	平成24年6月15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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第七十二榮寶丸、160トン 127082、株式会社泉漁業部 33.00m (Lr) × 7.40m × 4.61m、鋼 ディーゼル機関、956kW、昭和58年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年10月27日 免状交付年月日 平成22年8月16日 免状有効期間満了日 平成27年10月26日 操機長 男性 63歳
死傷者等	死亡 1人（操機長）
損傷	なし
事故の経過	本船は、沖合底びき網漁に従事するオッタートロール漁船であり、船長及び操機長ほか12人が乗り組み、枝幸港北東方沖の漁場で1回目の揚網作業を始め、操機長が、左舷オッターボードにつながるコンパウンドワイヤロープを左舷ブルワーク上に設置された固定金具に掛け、左舷オッターボードを船尾に固定する作業に当たった。 左舷オッターボードのリングには、鋼製チェーンが、鋼製チェーンの他端には、シャックルが、シャックルには、両端にアイを設けた長短2本のいずれも直径26mmのコンパウンドワイヤロープがそれぞれつながっていた。 操機長の行っていた作業は、長い方のコンパウンドワイヤロープ（以下「長ロープ」という。）を固定金具付近にあるアルミニウム合金製の滑車（以下「本件滑車」という。）を介し、その船首方に設置

	<p>されたホイストウインチから、ブームを通して延びるフックに掛け、ホイストウインチをリモコン操作して長ロープを巻き上げた後、短い方のコンパウンドワイヤロープ（以下「短ロープ」という。）のアイを固定金具に掛けることにより、左舷オッターボードを船尾に固定するものであった。</p> <p>本船は、約4.2ノットの対地速力で南進して揚網中、甲板上で作業をしていた船長及び他の乗組員が揚網中の網に注目して船尾に視線を向けていたところ、平成24年6月14日06時50分ごろ、「バキッ」という異音が生じ、続いて船尾のギャロスを超えて操機長が、飛ばされ、右舷船尾方の海上に落下した。</p> <p>操舵室で操船及びトロールウインチの操作に当たっていた漁ろう長及び通信長は、ギャロスを超えて飛ばされる操機長を目撃して直ちに停船し、乗組員は、載貨門を開き、鉤付きの棒^{かぎ}を使用して海上に仰向けに浮いていた操機長を本船に引き揚げ、心臓マッサージ等の措置を採ったが、操機長は意識不明の状態であり、本船は直ちに最寄りの枝幸港に入港し、操機長は、港で待機中の救急車及びドクターヘリにより、病院に搬送された。</p> <p>操機長は、搬送先の病院で死亡が確認され、死因は、胸部打撲のための心臓破裂による出血と検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 薄曇り、風向 東、風速 約1m/s 海象：海上平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>操機長は、本事故当日、体調等にふだんと違う様子は見られず、平成23年7月に実施された健康診断でも異常は発見されなかった。</p> <p>操機長は、身長約165cm、体重約54kgであり、ヘルメット、カッパ上下及び固形式救命胴衣を着用していた。</p> <p>操機長は、昭和58年12月から本船に乗り組んでいるベテラン船員であった。</p> <p>操機長の作業状況及び本事故発生時の状況を目撃した者はいなかった。</p> <p>乗組員は、本事故発生後、次の状況を確認した。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 長ロープは緊張した状態であり、短ロープのアイは固定金具に掛けられていなかった。 (2) 本件滑車は割損していたが、長ロープ等の他の漁具に異常は生じていなかった。 (3) 割損した本件滑車には、傷、ひび、変色等は見られなかった。 <p>船舶所有会社代表者によれば、本件滑車は、本事故発生の約2～3年前から使用されていた。</p> <p>本船は、安全担当者記録簿を備え、安全担当者である船長が、定期的に救命具、漁具等を目視によって点検していた。また、漁具につい</p>

	<p>ては、甲板長も目視によって異常の有無を点検していた。</p> <p>本船は、本事故発生時、^{なぎ}風で船体動揺もほとんどなく、ふだんよりオッターボードが振れて長ロープに負荷が掛かるといった状況ではなかった。</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>不明 あり なし</p> <p>操機長の死因は、心臓破裂による出血であった。</p> <p>本船は、枝幸港北東方沖で沖合底びき網漁の揚網作業中、操機長が、左舷オッターボードを固定しようとし、長ロープを本件滑車を介してホイストウインチで巻き上げ、短ロープを固定金具に掛ける作業を行っていた際、本件滑車が割損したことから、長ロープが跳ね、操機長の胸部に当たり、操機長が死亡するに至ったものと考えられる。</p> <p>操機長は、胸部を負傷しており、また、ギャロスを越えるほどの高さに飛ばされていることから、上体が長ロープにかぶさる体勢で作業を行い、跳ねた長ロープが胸部に当たったものと考えられる。</p> <p>本件滑車が割損した状況については、単独で作業に当たっていた操機長が本事故で死亡し、操機長の作業状況を目撃した者がいないことから、明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、枝幸港北東方沖で沖合底びき網漁の揚網作業中、操機長が、左舷オッターボードを固定しようとし、長ロープを本件滑車を介してホイストウインチで巻き上げ、短ロープを固定金具に掛ける作業を行っていた際、本件滑車が割損したため、長ロープが跳ね、操機長の胸部に当たったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ロープの近くで作業する際は、ロープに緊張が生じて跳ねるなどの不測の事態に備えて十分な注意を払い、ロープにかぶさるなどの体勢をとらないこと。