

## 船舶事故調査報告書

平成27年12月3日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

|   |  |
|---|--|
| 事故種類  | 乗組員負傷  |
| 発生日時  | 平成26年8月12日 09時10分ごろ  |
| 発生場所  | 北海道厚岸町大黒島南南東方沖<br>厚岸灯台から真方位151°13.3海里（M）付近<br>（概位 北緯42°45.3′ 東経145°00.7′）  |
| 事故の概要   | 漁業調査船北光丸は、帰航中、甲板員が網袋と側壁に挟まれて負傷した。  |
| 事故調査の経過   | 平成27年2月23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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 漁業調査船 北光丸、902トン<br>135384、独立行政法人水産総合研究センター<br>64.73m×11.90m×7.00m、鋼<br>ディーゼル機関、2,942kW、平成16年3月9日   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 56歳<br>二級海技士（航海）<br>免許年月日 平成17年3月17日<br>免状交付年月日 平成22年3月15日<br>免状有効期間満了日 平成27年3月16日<br>甲板長 男性 56歳<br>甲板員A 女性 24歳  |
| 死傷者等  | 重傷 1人（甲板員A）  |
| 損傷  | なし   |
| 気象・海象   | 気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 6、視界 良好<br>海象：波向 南南西、波高 約2.5m   |
| 事故の経過   | 本船は、船長、甲板長及び甲板員Aほか21人が乗り組み、ベーリング海でサケ・マス資源生態調査を実施し、調査に使用したワイヤ類をコイルしてモッコと称する網袋に収納し、同モッコ3個をネットドラムウインチ区画（以下「ウインチ区画」という。）の床面に置いて固縛し、北海道釧路市釧路港に向けて帰航した。<br>本船は、大黒島の南南東方沖を約12ノットの対地速力で西進中、平成26年8月12日09時00分ごろ、甲板員Aを含む計5人の作 |

|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>業班が、甲板長を作業指揮者として調査に使用した機材の陸揚げ準備作業を開始した。</p> <p>甲板員Aは、ほぼ縦列に並んだ3個のモッコの固縛を解き、1番後方のモッコ（以下「本件モッコ」という。）に引き出し用ワイヤのフックを掛けるためのスリングベルトを取り付けようとしたところ、長さが足りなかったため、他の甲板員が延長分のスリングベルトを取りに行っている間、本件モッコに回したスリングベルトを保持した状態で本件モッコの右舷側で待機した。</p> <p>本船は、09時10分ごろ、厚岸灯台から真方位151°13.3M付近で、左舷方からの波浪により船体が大きく右舷側に傾斜し、中腰状態で待機していた甲板員Aが、床面を滑ってきた本件モッコとウインチ区画の側壁とに挟まれた。</p> <p>甲板員Aは、その後、船体の左舷側への傾斜に伴い、本件モッコが左舷側に僅かに動いた隙に、本件モッコと側壁との隙間から自力で抜け出し、船尾方の甲板上に横たわった。</p> <p>船長は、医療機関に助言を求め、甲板員Aを毛布で保温しながら動かさないようにして釧路港に急行したが、同人が激しく痛みを訴えるので、海上保安庁に救助を要請し、同庁のヘリコプターが飛来したものの、荒天によりホバリングが困難で移送できず、本船で甲板員Aを釧路港まで搬送した。</p> <p>甲板員Aは、入港後、救急車で病院へ搬送され、左寛骨臼骨折、左座骨骨折等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、資源調査等の航海時、航海当直とは別に、主に船内作業に従事する作業班を編成し、通常、09時から作業を始めていた。</p> <p>本船は、通常航海ではウインチ区画に調査機材を保管することはなかったが、サケ・マス資源生態調査の際は使用する機材が多く、帰航時は船尾甲板に多数の機材を置いていたことから、本事故時、ウインチ区画に本件モッコ等を保管していた。</p> <p>本件モッコは、直径約1m、高さ約0.6m、重量約1.5tであった。</p> <p>本船は、本事故時、左舷方からの波浪により作業開始前から船体が動揺していて、時折、右舷側に大きく傾斜する状況であった。</p> <p>甲板長は、うねりは多少あるものの、甲板作業の実施に支障はないものと思い、釧路入港までに本件モッコ等を船尾甲板に移動させ、入港後の機材陸揚げに関連する作業を極力少なくさせようと考えた。</p> <p>甲板長は、作業開始前、船橋で当日行う予定の作業についてミーティングを行ったが、ウインチ区画から本件モッコ等を引き出す作業について報告していなかったため、船長は、同作業の実施については把握していなかった。</p>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>甲板長は、作業開始前、作業班員に対して本件モッコ等の引出し作業を通知したが、作業要領を説明していなかった。</p> <p>甲板員Aは、乗船勤務が約5年に及んでいたが、本事故時のような船体動揺のある状況下で甲板作業を行った経験はなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故時、作業服、ヘルメット、軍手及び安全靴を着用していた。</p>  |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、大黒島南南東方沖において、本件モッコを引き出す作業中、甲板員Aが、本件モッコの側で待機していたことから、船体が波浪で右舷側に傾斜した際、右舷側に移動した本件モッコと側壁とに挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、本件モッコにスリングベルトを取り付けようとしたところ、長さが足りなかったため、他の甲板員が延長分のスリングベルトを取りに行っている間、本件モッコに回したスリングベルトを保持していたことから、本件モッコの側で待機していたものと考えられる。</p> <p>甲板長は、うねりは多少あるものの、甲板作業の実施に支障はないものと思われ、本件モッコ等の引出し作業を実施したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>原因</b></p>   | <p>本事故は、本船が、大黒島南南東方沖において、本件モッコを引き出す作業中、甲板員Aが、本件モッコの側で待機していたため、船体が波浪で右舷側に傾斜した際、右舷側に移動した本件モッコと側壁とに挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>   |
| <p><b>参考</b></p>   | <p>本事故後、本船は、北海道運輸局釧路運輸支局の指摘等により、次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ウインチ区画をワイヤ等の保管場所として使用することを禁止し、全乗組員へ周知した。</li> <li>・ 船体各所の注意標識マーク（黒色と黄色を交互に表示したマーク）を再点検し、必要箇所には新たに同マークを整備した。</li> <li>・ 船内規約及び漁労・観測調査に関する作業手順書の大幅な見直しを行い、全乗組員に周知した。</li> </ul> <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"> <li>・ 甲板作業の前には、作業指揮者は船長に作業内容を報告するとともに、作業員に作業趣旨、作業要領等を十分説明し、意思の疎通を図ること。</li> <li>・ 重量物の移動作業は、急を要するものを除き、着岸時等、船体動</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>揺のない状況下で行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・航行中に重量物を取り扱う場合、当該重量物が船体動揺等により移動するおそれがあるので、作業位置に配慮すること。</li></ul> |
|--|--|

付図1 事故発生場所概略図

