

船舶事故調査報告書

平成29年6月1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28年3月28日 13時25分ごろ
発生場所	北海道礼文島 ^{れぶん} 北方沖 金田ノ岬灯台から真方位353° 12.2海里（M）付近 （概位 北緯45° 39.8′ 東経140° 59.9′）
事故の概要	漁船第二十八 ^{だいちゅう} 大忠丸は、沖合底びき網漁の操業中、甲板員が負傷した。
事故調査の経過	平成28年5月17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 第二十八大忠丸、160トン 128593、黒川水産株式会社 33.00m（Lr）×7.40m×4.61m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成1年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年10月20日 免状交付年月日 平成27年8月14日 免状有効期間満了日 平成32年10月19日 甲板員A 男性 23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 西南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか16人が乗り組み、平成28年3月28日00時00分ごろ北海道稚内市稚内港を出港し、02時19分ごろから礼文島北方沖15M付近の漁場において、かけ回し式と呼ばれる沖合底びき網漁を行った。 本船は、8回目の操業を行うこととし、船長、漁労長及び通信士を操舵室に、甲板員Aを含む11人の乗組員を操舵室後方の上甲板にそれぞれ配置して投網前の準備作業を開始した。 本船は、漁労長が樽を海面に投下した後、船長が機関を全速力前進

にかけ、約12ノットの対地速力で自動操舵により西進しながら樽につないだ引き綱を繰り出し、同綱を約2,400m繰り出す間に、乗組員が切り離れた袖網の一部等をモッコに載せ、モッコをクレーンで吊り上げ、左舷側から中央部に移動する作業に当たった。

甲板員Aは、上甲板左舷側で航海士と共に、モッコに網を載せる作業に当たり、また、機関士は、上甲板左舷側前方で漁労ウインチを操作し、網の入ったモッコをクレーンで吊り上げ、上甲板中央部に移動させる作業にそれぞれ当たった。(図1、2参照)

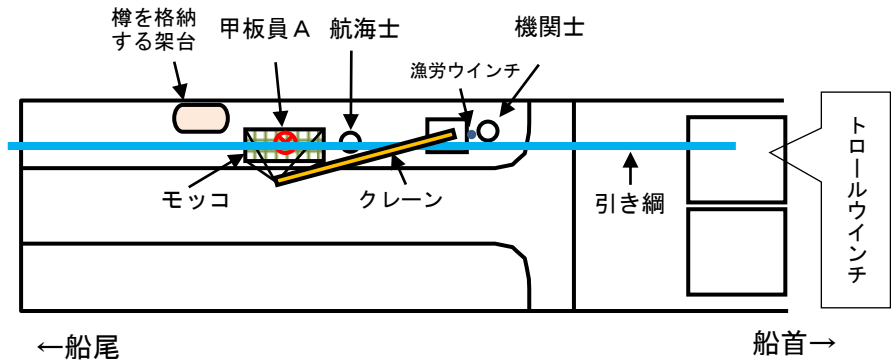


図1 作業状況：平面図

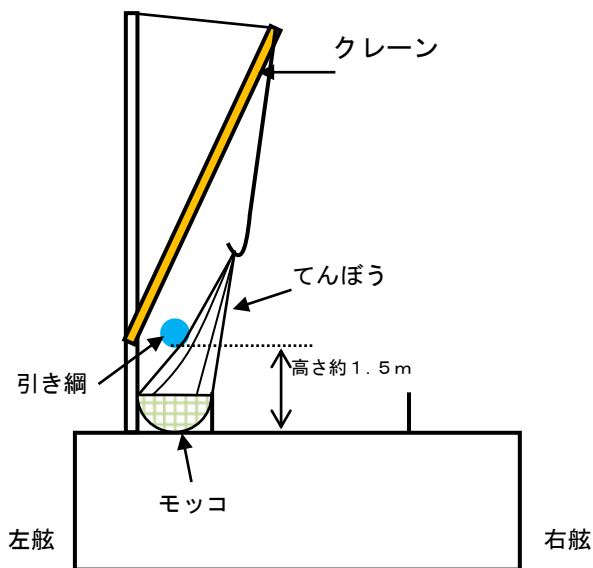


図2 作業状況：船尾方より前方を望む図

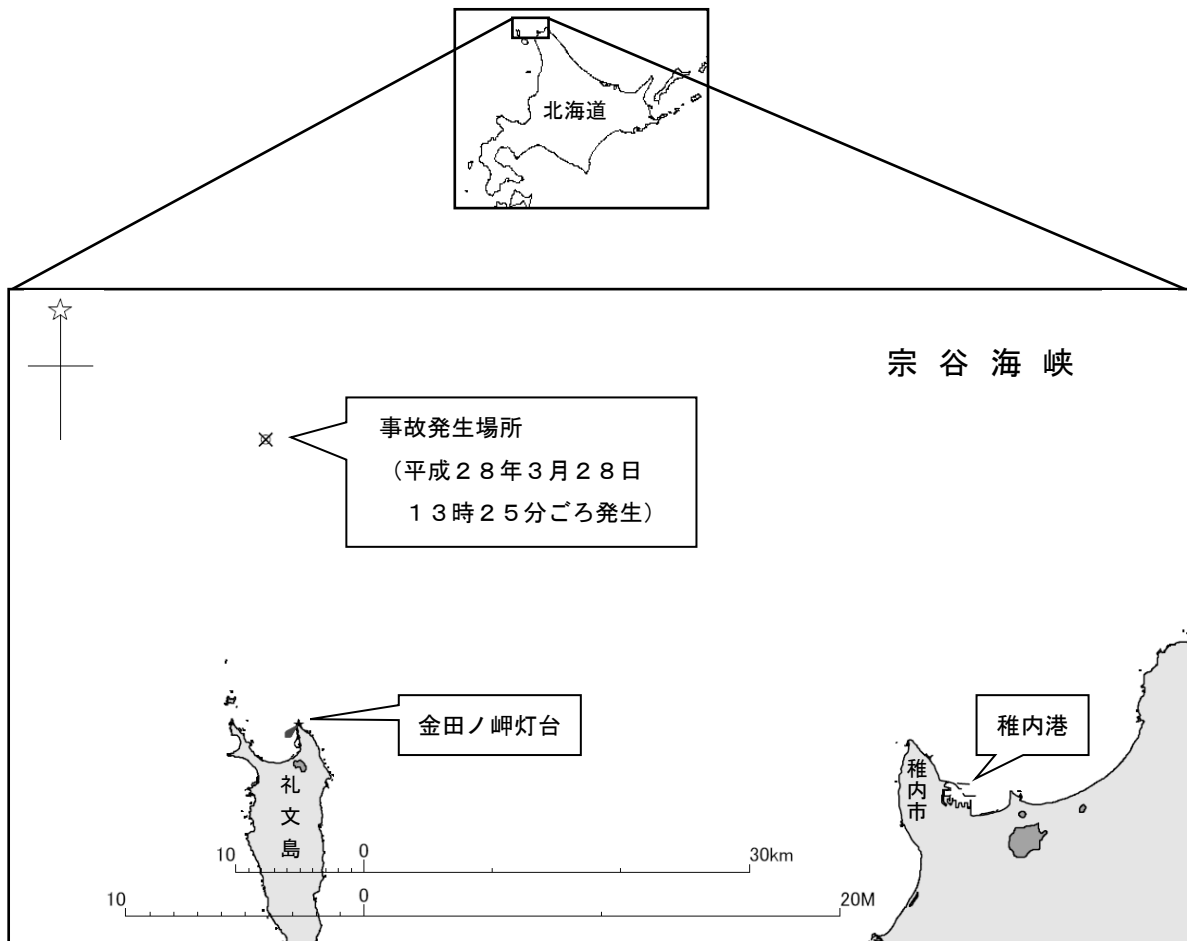
甲板員Aは、モッコに網を載せ、てんぼうと称する‘モッコの四隅に取り付けられた4本の吊り索’をクレーンのフックにかけた後、船尾側に移動し、さらに甲板上約1.5mの高さで繰り出される引き綱の下方をくぐって船体中心線付近に移動しようとしたところ、モッコが急速に船尾方に移動し、13時25分ごろモッコと樽を格納する架台との間に挟まれた。

本船は、船長が、操舵室後方の開けていた窓から乗組員の大声が聞こえて異常を感じ、機関を後進として引き綱にかかる張力を緩め、状況を確認したところ、甲板員Aが負傷していたので、船舶所有者を通

	<p>じて海上保安庁に本事故の発生を通報し、稚内港に戻った。</p> <p>甲板員Aは、病院に搬送されて左膝後十字靭帯損傷と診断された。 (付図1 事故発生場所概略図、付図2 引き綱の繰り出し状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、直径約50mm、長さ約200mのワイヤ入りロープを12本つなぎ合わせたものを引き綱として使用し、さつまと称するロープのつなぎ目は、最大直径約90～100mm、長さ約1.5～2.0mであった。</p> <p>モッコは、縦約2.3m、横約1.0mで、てんぼうは、直径約20mm、長さ約2mで、本事故当時、網を載せた総重量は約350kgであった。</p> <p>モッコを吊り上げるためのクレーンは、上甲板左舷側に設置され、クレーンの先端は船尾方向を向いていた。</p> <p>本事故時、事故発生の瞬間を目撃した乗組員はいなかった。</p> <p>航海士は、モッコを吊り上げたとき、張力のかかった外側のてんぼうと後方に繰り出される引き綱が接触する状況となり、その際、さつまが通過するタイミングと重なったので、てんぼうに船尾方に向かう急激な力が働き、モッコがてんぼうとともに船尾方に移動したのではないかと事故後に思った。</p> <p>本事故は、2本目と3本目の間のさつまが通過する際に発生した。</p> <p>機関士は、本事故時、クレーンのフックを上げる操作を行った際、操作位置から甲板員Aの様子が見えなかった。</p> <p>本船は、樽を海面に投下してから左舷側の引き綱を繰り出し、袖網、袋網、袖網及び右舷側の引き綱を順次繰り出して最初に投下した樽の位置に戻っており、この間の作業は各々の判断で行い、乗組員同士が目で合図するアイコンタクトでクレーンの吊り上げ等のタイミングを計っていた。</p> <p>甲板員Aは、カッパの上下、作業用救命衣及びゴム手袋を着用し、保護帽を被り、ゴム長靴を履いていた。</p>
<p>分析</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>なし</p> <p>本船は、礼文島北方沖において沖合底びき網漁の操業中、甲板員Aが、繰り出される引き綱の下方をくぐろうとした際、振れるおそれのあるモッコの近くを通過したことから、船尾方に移動したモッコと樽を格納する架台との間に挟まれ、甲板員Aが負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、モッコの船尾側で引き綱の下方をくぐろうとした際、てんぼうが引き綱と接触する間にさつまが通過し、モッコがてんぼう</p>

	と共に船尾方に移動したことから、モッコと樽を格納する架台との間に挟まれて負傷した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、礼文島北方沖において、本船が、沖合底びき網漁の操業中、甲板員Aが、繰り出される引き綱の下方をくぐろうとした際、振れるおそれのあるモッコの近くを通過したため、船尾方に移動したモッコと樽を格納する架台との間に挟まれたことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・重量物を吊り上げた際、重量物が落下又は激突するおそれのある場所への立ち入りは制限すること。 ・重量物の吊り上げ索と他の動索を接触させないことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 引き綱の繰り出し状況

