

船舶事故調査報告書

平成30年12月5日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成30年6月17日 07時15分ごろ
発生場所	北海道北見市サロマ湖漁港第2湖口地区 浜佐呂間港北防波堤灯台から真方位001.5° 3.21海里（M） 付近 （概位 北緯44° 08.9′ 東経143° 55.8′）
事故の概要	漁船第八十美好丸は、漁場に向けて北進中、甲板員が転倒して負傷した。
事故調査の経過	平成30年6月19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 第八十美好丸、4.7トン HK3-129196（漁船登録番号）、個人所有 12.12m(Lr)×3.13m×1.03m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、平成26年4月14日
乗組員等に関する情報	船長 男性 25歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年10月7日 免許証交付日 平成26年10月7日 （平成31年10月6日まで有効） 甲板員 男性 61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6月27日 免許証交付日 平成28年1月29日 （平成33年6月26日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（甲板員）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波向 北、波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、ほたて養殖漁の目的で、平成30年6月17日03時30分ごろ北見市常呂町栄浦の係留岸壁を

	<p>離岸し、北見市常呂町北方沖の水深約20mにある養殖施設（以下「外海の養殖施設」という。）に向かった。</p> <p>本船は、外海の養殖施設の「のし」と称する約100mのロープに、下端に「海用のいし」と称するコンクリート製の重りを付けた長さ約3mの採苗器を約1m間隔で100連吊しており、ほととの稚貝が付いたあと、本船に採苗器と海用のいしをのしから外して引き揚げ、サロマ湖内の養殖施設に移動させていた。</p> <p>本船は、サロマ湖内の水路及び第2湖口を通過して、04時30分ごろ外海の養殖施設に到着し、50連の採苗器と海用のいしを引き揚げて甲板上に無造作に置き、05時30分ごろ同養殖施設を出発して06時10分ごろサロマ湖内の養殖施設に「湖用のいし」と称するコンクリート製の重りを使用して採苗器を吊り直し、作業を終えた後、残り半分の採苗器をサロマ湖内に移動させる目的で、07時05分ごろ外海の養殖施設に向けて発進した。</p> <p>船長は、単独で椅子に腰を掛けたまま操船にあたり、約20ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)でサロマ湖内の水路を航行し、07時12分ごろ第2湖口南口南方約360mのところ、約7.5knに減速して針路を約018°に定め、手動操舵によって第2湖口のほぼ中央に向けて北進した。</p> <p>甲板員は、後部の扉を開けた操舵室の後方に立ち、左手で同室後部の柱を軽く掴み、右手に缶コーヒを持って休んでいたところ、07時15分ごろ本船の船首が波高約1.5mの波を受けて20°～30°持ち上げられ、波を越えて落ちた時の衝撃で後方に飛ばされて後部甲板に仰向けに倒れた。</p> <p>船長は、叫び声を聞いて後方を振り向き、甲板員が負傷したことを知って直ちに係留岸壁に戻り、甲板員は、救急車で病院へ搬送され、第1腰椎破裂骨折及び頭部裂傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の状況(船首方より撮影)、写真2 本船の状況(船尾方より撮影)、写真3 海用のいし、写真4 湖用のいし 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>サロマ湖は、オホーツク海とを結ぶ水路として、西側に第1湖口、東側に第2湖口があり、本船が通航する第2湖口は、幅約50m、長さ約350mの水路で、北口付近は、下げ潮時にサロマ湖から出ていく潮が海の波とぶつかり、波が高くなりやすい海域である。</p> <p>海用のいしは、コンクリート製の円錐台形で、底面の円の直径16.5cm、上面の円の直径15cm、高さ10cm、重さ約2kgであり、湖用のいしは、コンクリート製の円筒形で、直径11cm、高さ10cm、重さ約1kgであった。</p> <p>本船は、湖用のいし約200個を、エンジンルームの蓋の上に木製パレット(長さ180cm、幅120cm、高さ12.5cm)を置き、そ</p>

	<p>の上に並べて置いていた。</p> <p>船長は、本事故時、第2湖口を北進中で、大きな針路変更はできず、5kn程度まで減速できたが、約7.5knまで減速していたので、船体が大きく動揺することはないと思ひ、これ以上減速しなかった。</p> <p>甲板員は、早朝に一度第2湖口を何事もなく通過したので、大きな波が立つことはないと思ひ、右手で缶コーヒーを持ち、左手でブリッジ後部の柱を軽く掴んでいたが、しっかりと柱を掴んでいれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>甲板員は、負傷した状況から、後部甲板上に置いていた海用のいしに後頭部及び腰をぶつけたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故時、海用のいしが甲板上に散在していたが、係留岸壁に戻ってから片付けを行えば良いと思ひ、片付けを行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、高波が発生しやすいサロマ湖の第2湖口北口を漁場に向けて北進中、船長が約7.5ノットの速力で航行し、また、甲板員が構造物をしっかりと掴まずに立っていたことから、船首に高波を受けて船体が大きく上下に動揺した際、甲板員が、後部甲板に転倒し、海用のいしに後頭部及び腰をぶつけて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、第2湖口南口南方約360mのところ約7.5knまで減速していたことから、船体が大きく動揺することはないと思ひ、十分に減速せずに航行したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、早朝に一度第2湖口を何事もなく通過したので、大きな波が立つことはないと思ひ、構造物をしっかりと掴まずに立っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、海用のいしが甲板上に散在していたが、係留岸壁に戻ってから片付けを行えば良いと思ひ、片付けを行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、高波が発生しやすいサロマ湖の第2湖口北口を漁場に向けて北進中、船長が約7.5ノットで航行し、また、甲板員が構造物をしっかりと掴まずに立っていたため、船首に高波を受けて船体が大きく上下に動揺した際、甲板員が、後部甲板に転倒し、海用のいしに後頭部及び腰をぶつけたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、高波が発生しやすい海域では次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・波による動揺を軽減するため、十分に減速して航行すること。

	<ul style="list-style-type: none">・乗組員は、船体の動揺に備え、しっかりと構造物に掴まっておくこと。・甲板上の漁具などは、転倒時に負傷の原因となるため、危険のないところに片付けておくこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

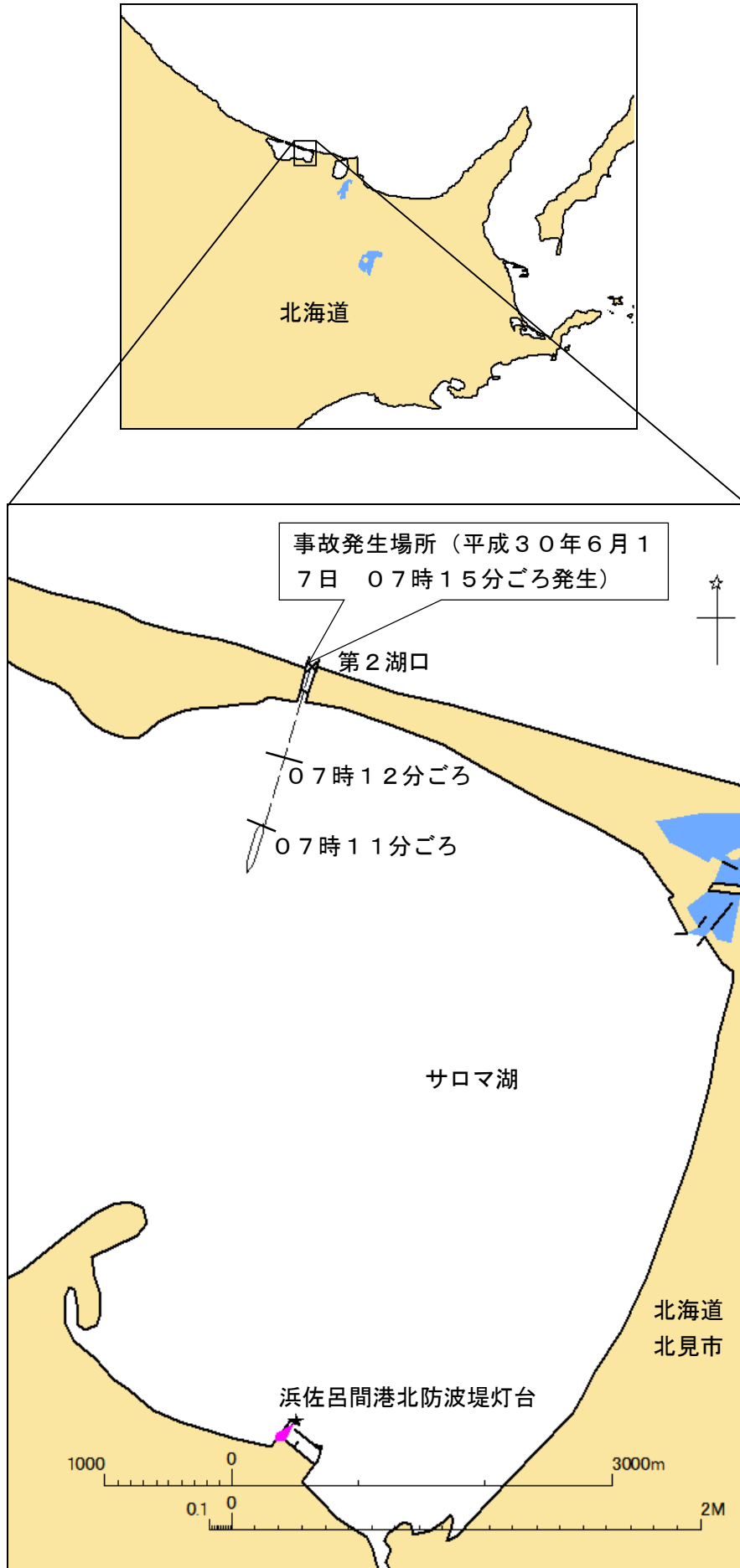


写真1 本船の状況（船首方より撮影）



写真2 本船の状況（船尾方より撮影）



操舵室

エンジンルーム
の蓋

写真3 海用のいし



写真4 湖用のいし

