

船舶事故調査報告書

平成31年3月13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10月14日 09時00分ごろ
発生場所	山口県周防大島町下荷内島南東方沖（平郡水道） 下荷内島灯台から真方位123° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 49.7′ 東経132° 13.1′）
事故の概要	漁船第七十七華丸は、漁船栄丸にえい航される際、第七十七華丸の船長が落水して負傷した。
事故調査の経過	平成30年11月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第七十七華丸、4.8トン（本船） YG3-62465（漁船登録番号）、個人所有 13.85m（Lr）×3.94m×0.73m、FRP ディーゼル機関、110kW（動力漁船登録票による）、平成27年7月 漁船 栄丸、4.6トン（僚船） YG3-62308（漁船登録番号）、個人所有 13.35m（Lr）×3.94m×0.73m、FRP ディーゼル機関、110kW（動力漁船登録票による）、平成25年5月11日
乗組員等に関する情報	本件船長 男性 45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 平成12年3月8日 免許証交付日 平成30年1月4日 （平成32年3月7日まで有効） 僚船船長 男性 65歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年10月15日 免許証交付日 平成29年10月23日 （平成34年7月14日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（本件船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約3.7m/s、視界 良好

海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約0.3ノット (kn)

事故の経過

本船は、本件船長ほか2人が乗り組み、ごち網漁の目的で、平成30年10月14日05時00分ごろ、山口県柳井市阿月漁港を出港し、平郡水道付近の漁場に至って操業を3回繰り返した。

本船は、4回目の操業を開始し、船尾から浮き（樽）を投入した後、樽に接続した長さが約600mの左舷側の曳網（重り付きのロープ）及び袋状の網（以下「本件網」という。）を投入し、左に回頭をしながら円を描くように右舷側に曳網を投入してゆき、最初に投入した樽のところに戻った。（図1参照）

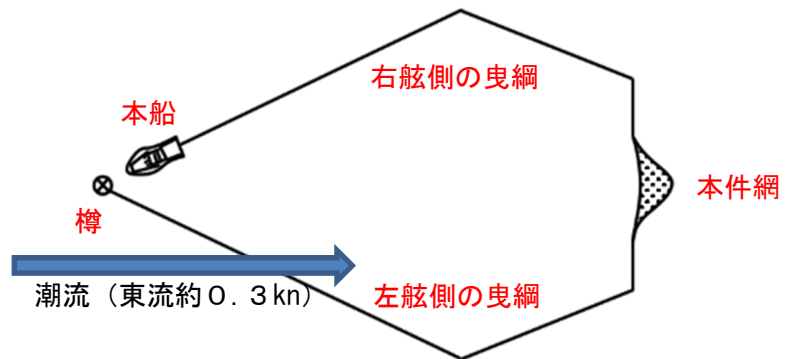


図1 ごち網漁の漁法

本船は、本件船長が樽を引き上げ、左右両舷側の曳網を操舵室外壁に設備された各ローラで巻き上げることとし、いつものように本件網を引かずに曳網を寄せる目的で、約3～5分間曳網を巻きながら後進していたところ、本件網がプロペラ翼に絡まって航行不能となった。（図2及び図3参照）

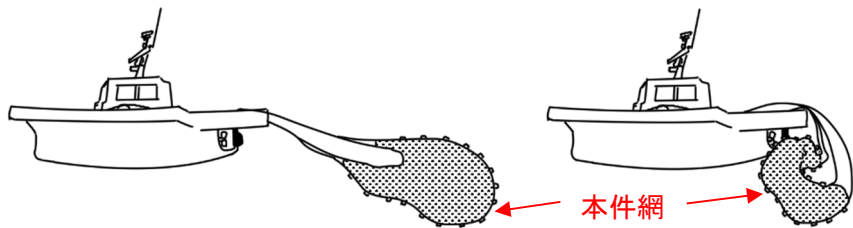


図2 正常な状態（イメージ）

図3 プロペラ翼に本件網が絡まった状態（イメージ）

本件船長は、阿月漁港までえい航してもらおうこととし、僚船船長に携帯電話で連絡した。

僚船は、僚船船長ほか1人が乗り組み、本船に向かった。

本件船長は、本船の船首部にいた甲板員2人に僚船の船尾部から伸出されたえい航索を船首部のたつに係止させ、自らが本件網の状態を確かめようと思い、本船の船尾部に赴き、舷縁から身を乗り出していた。（図4及び図5参照）

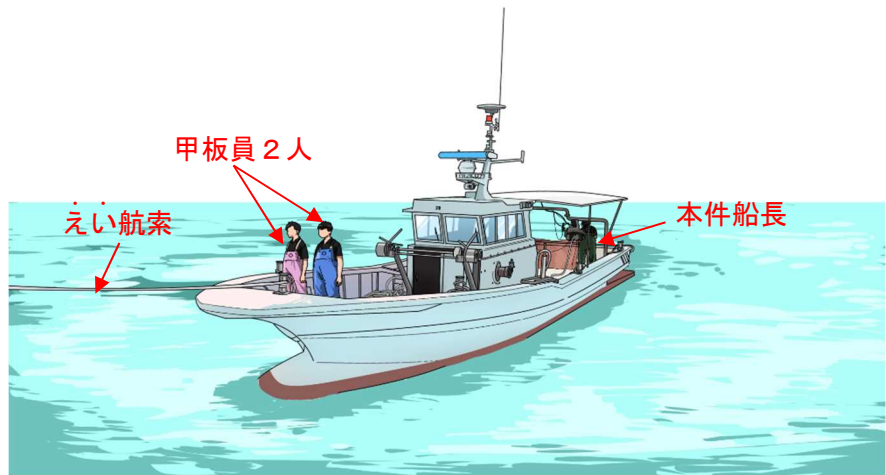


図4 えい航索を取ったときの本船乗組員の配置（イメージ）

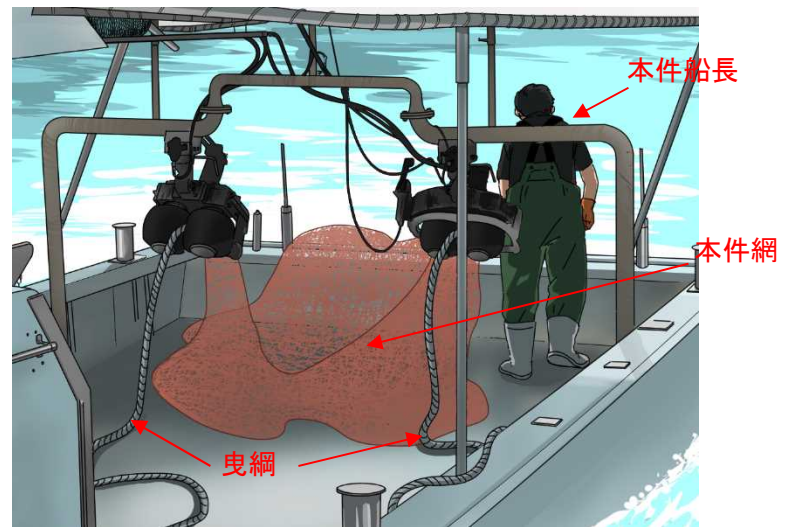


図5 本件船長が船尾方の本件網の状態を確認している状況（イメージ）

僚船は、僚船船長がえい航索を取り終えたことを確認した後、主機を前進運転として本船のえい航を開始した。

本件船長は、急にえい航が開始されたので、反動で身体のバランスを崩し、声を上げながら船尾部から落水し、無意識のうちに本件網を右手で掴んだ。

甲板員2人は、本船の操舵室の横から船尾部を見たところ、本件船長の姿がなかったので、落水したと思い、僚船船長に本件船長が落水した旨を大声で知らせた。

僚船は、僚船船長が直ちに主機を中立運転とした後、えい航索を引き寄せて後進し、本船の船首部に接舷した。

僚船船長は、本船に移乗した後、甲板員2人と共に海中に飛び込み、本件船長の右腕に絡まった本件網を包丁で切り、他の乗組員と協力して本件船長を本船に引き上げた。

僚船船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

本件船長は、来援した巡視艇により柳井市柳井港まで運ばれ、救急

	<p>車及びドクターヘリによって病院へ搬送されて治療を受けた後、15日に別の病院に転送され、右上腕骨骨折、右前腕骨骨折及び右前腕挫滅創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>僚船船長は、これまでに2～3回本船をえい航した経験があり、自身の操船場所から本船の後部甲板が見通せない状況下、えい航索を取ったら、すぐにえい航を開始して良いと思ってえい航を開始していたが、急にえい航を開始せず、本船の乗組員に声掛けをするなどして、乗組員の安全を確認すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本件船長は、Tシャツ、カッパのズボン、ゴム手袋及び長靴を着用し、救命胴衣を着用していなかった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、平郡水道において、航行不能となって僚船にえい航される際、本件船長が本件網の状態を確かめようと思い、本船の船尾部で身を乗り出していたところ、僚船船長が、自身の操船場所から本船の後部甲板が見通せない状況下、えい航索を取ったら、すぐにえい航を開始して良いと思って急にえい航を開始したことから、本件船長が反動で身体のバランスを崩して落水し、本件網が右腕に絡まったことにより負傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、平郡水道において、航行不能となって僚船にえい航される際、本件船長が本件網の状態を確かめようと思い、本船の船尾部で身を乗り出していたところ、僚船船長が、自身の操船場所から本船の後部甲板が見通せない状況下、えい航索を取ったら、すぐにえい航を開始して良いと思って急にえい航を開始したため、本件船長が反動で身体のバランスを崩して落水し、本件網が右腕に絡まったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ えい航船の操船者は、被えい航船の乗組員にえい航を開始する旨を伝えてからえい航を開始すること。 ・ 急にえい航を開始すると、反動で身体のバランスを崩すおそれがあるので、徐々に速力を上げること。 ・ 暴露甲板上では、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生場所概略図

