

## 船舶事故調査報告書

令和3年10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	令和2年3月19日 02時00分ごろ
発生場所	大分県佐伯市鶴御崎南東方沖 <small>おきくろ</small> 沖黒島灯台から真方位114° 11.2海里（M）付近 （概位 北緯32° 48.2′ 東経132° 14.1′）
事故の概要	漁船第五十八 <small>りょうほう</small> 漁宝丸は、揚網作業中、甲板員が負傷した。
事故調査の経過	令和2年4月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第五十八漁宝丸、19トン OT2-1706（漁船登録番号）、有限会社漁宝丸水産（A社） 17.70m（Lr）×5.28m×1.83m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、昭和63年 6月20日
乗組員等に関する情報	船長 68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53年6月2日 免許証交付日 平成29年7月13日 （令和5年3月17日まで有効） 本件甲板員 57歳
死傷者等	重傷 1人（本件甲板員）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び本件甲板員ほか7人が乗り組み、まき網船団の網船として、運搬船と共に、令和2年3月18日20時00分ごろ鶴御崎南東方沖の漁場に向けて佐伯市広浦港を出航し、22時ごろ同漁場に到着して灯船2隻と合流した。 本船は、19日01時15分ごろに開始した投網を終え、01時25分ごろ揚網作業を開始した。 本船は、前部甲板に設置された環網ウインチ2台で環巻きワイヤー

を巻き上げて環締めを行うとともに、操舵室後方に設置された大手巻きウインチで手網に繋がる大手巻きワイヤーを巻き上げていたところ、01時30分ごろ船尾側の環巻きワイヤーが切れ、環締めが行えなくなるとともに、沈子の重みが加わった身網の負荷が全て大手巻きウインチ側に掛かる状態となった。

船長は、環網ウインチ2台のうち船首側環網ウインチのみで環巻きワイヤーを巻き上げるとともに、身網を回収する目的で、乗組員に大手巻きワイヤーの巻き上げを継続させた。(図1参照)

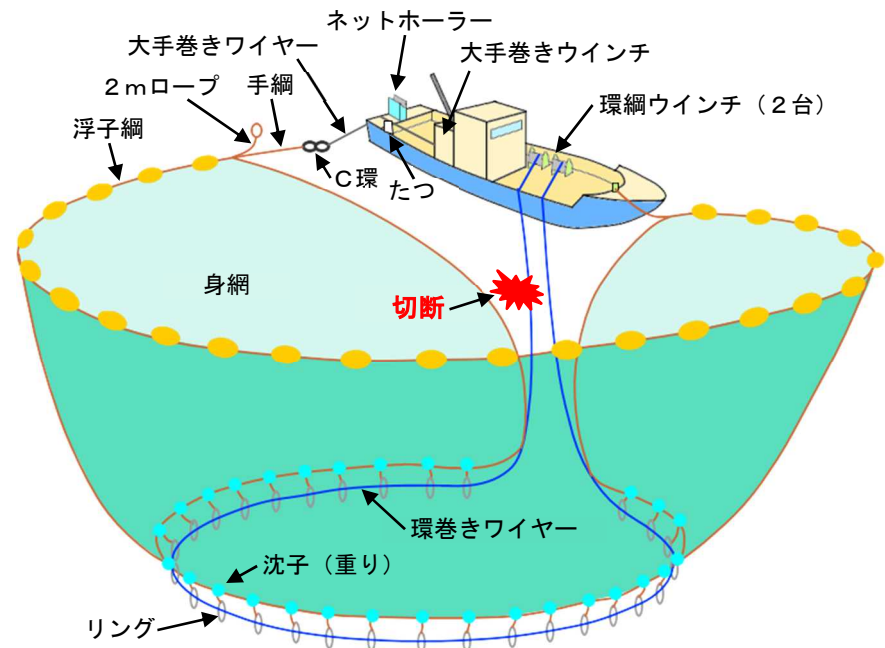


図1 環巻きワイヤー切断時の状況 (イメージ)

本件甲板員は、前部甲板で環巻きワイヤーの巻き上げ状況を見ていたが、後部甲板の作業状況を確認することとし、同甲板に移動した。

本件甲板員は、ネットホーラーの右舷側に立ち、大手巻きワイヤーと手網を接続するC環が後部甲板上まで巻き揚げたので、手網に繋がれた長さ約2mのロープ(以下「2mロープ」という。)先端の輪っかを後部甲板右舷側のたつに掛けて手網の張りを緩めた。

本件甲板員は、ネットホーラー右舷側面と同側面に取り付けられた留め具(以下「本件留め具」という。)により支えられた2本のポール(以下「本件ポール」という。)との間にC環が入り込んだのを認め、C環を取り出すための工具を操舵室に取りに向かった。

船長は、前部甲板から後部甲板に移動し、手網が張ってC環が取り外せない状況になっているのを認め、無線で僚船にその旨を連絡しようとして操舵室に向かっている途中、02時00分ごろ船尾側本件留め具が破損し、右舷方に跳ねた船尾側本件ポールが後部甲板に戻った本件甲板員の右手に当たった。(図2参照)

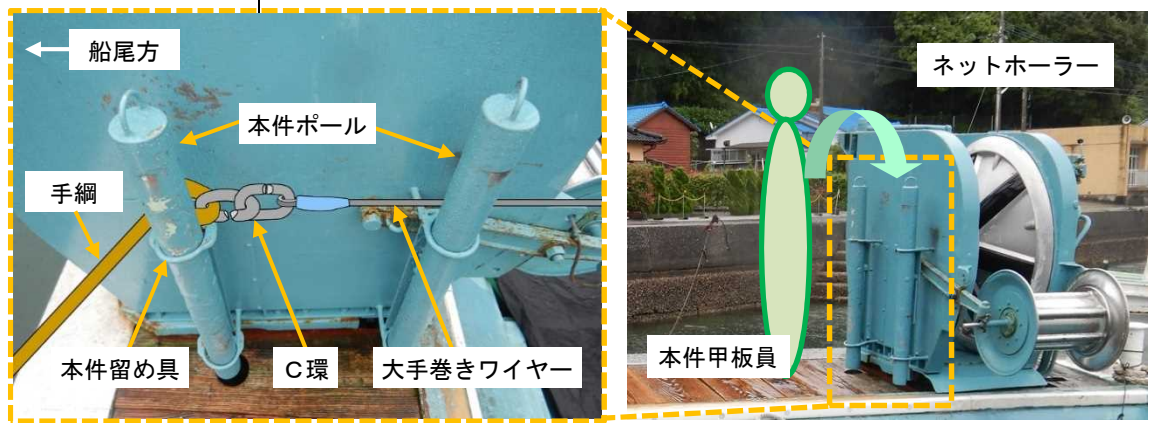


図2 C環がネットホーラー右舷側面と本件ポールとの間に  
入り込んだ状況（イメージ）

船長は、揚網作業を続けていたところ、本件甲板員の右手の痛みがひどいようなので先に帰港させることとし、本件甲板員はもう1隻の運搬船に移乗して広浦港に向かった。

本件甲板員は、帰港後、家族の車で病院に行き、右母指中手骨基部粉碎骨折と診断された。

本船は、揚網作業が終了して帰途につき、12時30分ごろ広浦港に入港した。

（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船（船首側）、写真2 本船（船尾側） 参照）

その他の事項

本件甲板員は、平成13年にA社に入社して以降、約20年のまき網漁の経験を有していた。

船長は、本事故の前日に前任の船長がけがをしたので、本事故当日から本船の船長職をとっていた。

船長は、ふだん手綱を掛けていた乗組員が環巻きワイヤーが切れ、ふだんと異なる状況となったことで慌ててしまい、ネットホーラーに手綱を掛け損なったのではないかと本事故後に思った。

本船の環巻きワイヤーは、前回の交換が平成27年8月ごろで、これまでに交換から数か月で切れたこともあった。

環巻きワイヤーは、A社が注文し、本事故前に所属漁協に納品済であったので、いつでも交換することができる状況であった。

前任の船長は、日頃から環巻きワイヤーの状態を確認しており、本事故前に同ワイヤーに発錆が認められていたものの、同ワイヤーは至急の交換を要する状態ではないと思っていた。

本船の乗組員は、救命胴衣を着用していなかった。

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

あり

気象・海象等の関与

なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、鶴御埼南東方沖において揚網作業中、環巻きワイヤーが切断した状況下、身網を回収しようとした際、乗組員がネットホーラーに手綱を掛けようとしたものの、同ホーラー右舷側面と本件ポールとの間にC環が掛かるとともに、2mロープが切断したことから、船尾側本件留め具が身網の負荷により破損し、右舷方に跳ねた船尾側本件ポールが本件甲板員の右手に当たって負傷したものと考えられる。</p> <p>ふだん手綱をネットホーラーに掛けていた乗組員は、ふだんと異なる操業状況となって慌てたことから、手綱をネットホーラーに掛けようとしたものの、同ホーラー右舷側面と本件ポールとの間にC環が掛かったものと考えられる。</p> <p>本船は、環巻きワイヤーが切断したことで、身網に沈子の重みが加わって負荷が生じていたことから、2mロープが切断し、その後、手綱に負荷が集中したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故前に環巻きワイヤーに発錆が認められていたことから、環巻きワイヤーに劣化による強度の低下が生じていた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が鶴御埼南東方沖において揚網作業中、環巻きワイヤーが切断した状況下、身網を回収しようとした際、乗組員がネットホーラーに手綱を掛けようとしたものの、同ホーラー右舷側面と本件ポールとの間にC環が掛かるとともに、2mロープが切断したため、船尾側本件留め具が身網の負荷により破損し、右舷方に跳ねた船尾側本件ポールが本件甲板員の右手に当たっ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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗組員は、操業時において、環巻きワイヤーが切断する等の突発事象が発生した場合でも慌てることなく、常に冷静にかつ集中して個々の作業に当たること。</li> <li>・船長は、日頃から漁具の状態を確認するとともに、環巻きワイヤー等、破損時の被害が大きいものについては、できるだけ早い周期で交換することが望ましい。</li> <li>・乗組員は、暴露甲板上で作業する際、常に救命胴衣を着用すること。</li> <li>・船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

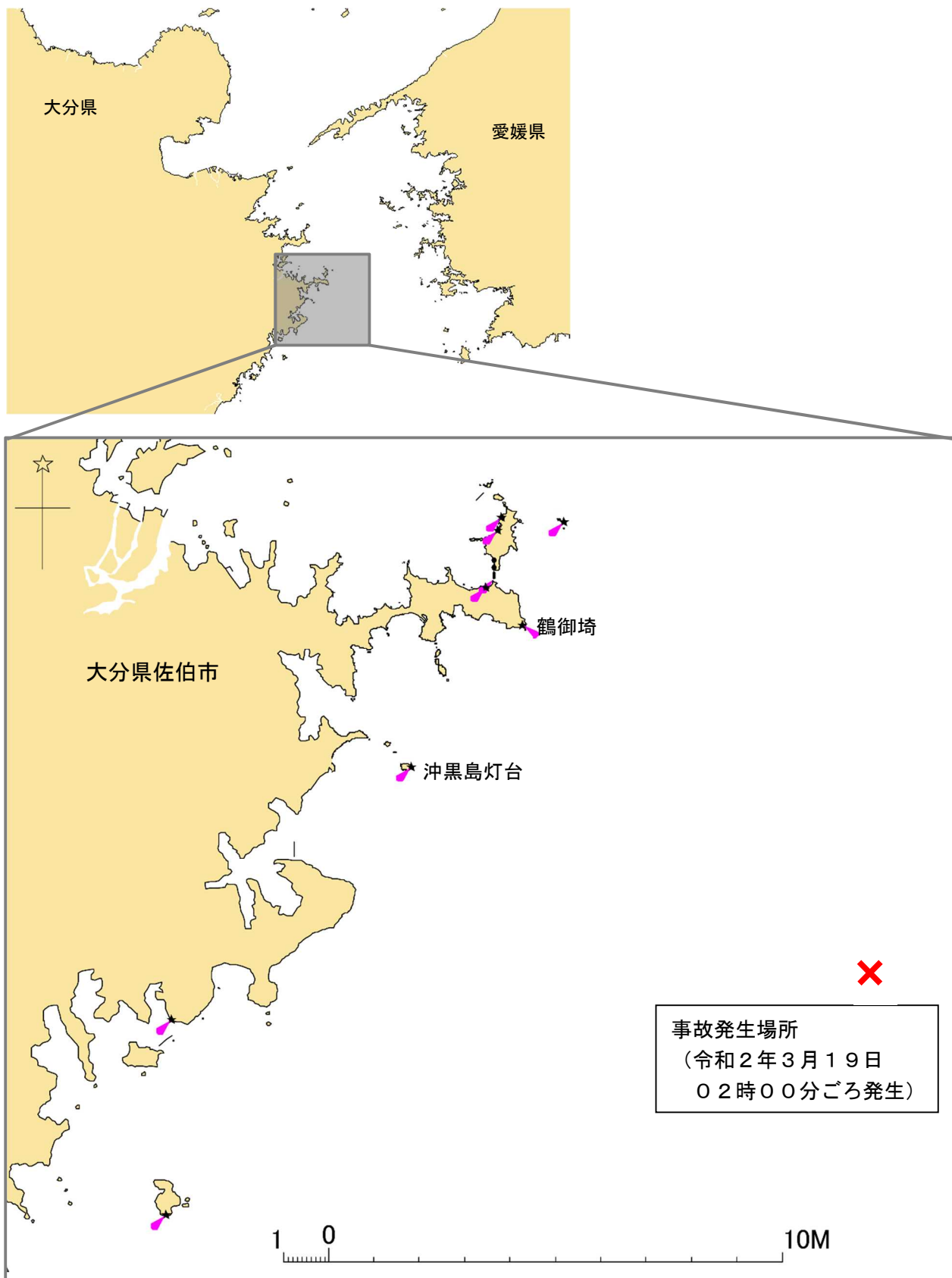


写真1 本船（船首側）



写真2 本船（船尾側）

