

船舶事故調査報告書

令和3年6月9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10日 08時50分ごろ
発生場所	愛媛県宇和島市千代浦北西方沖 千代浦四等三角点から真方位016°910m付近 (概位 北緯33°10.4' 東経132°30.9')
事故の概要	漁船天幸は、係留作業中、落水した船長がプロペラ翼に接触して負傷した。
事故調査の経過	令和2年6月4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 天幸、0.6トン EH3-85175（漁船登録番号）、個人所有 5.87m(Lr)×1.71m×0.57m、FRP ガソリン機関（船外機）、60kW（動力漁船登録票による）、平成3年9月7日
乗組員等に関する情報	船長 61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54年1月19日 免許証交付日 平成29年12月6日 (令和5年10月20日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	本船 船底部に擦過傷 養殖施設 筏側面木枠上部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約4.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、宇和島市所在の上架作業場で船底掃除を行った後、係留の目的で、令和2年3月10日08時40分ごろ筏上の作業小屋（以下「本件屋形」という。）に向け、同作業場を出発した。 船長は、‘船外機右舷側に設けられた椅子’（以下「本件操縦席」と

いう。)に腰を掛け、左手で船外機のチラーハンドル先端の‘スロットルレバー’（以下「本件スロットル」という。）とチラーハンドルを操作して航行し、08時45分ごろ本件屋形に近づいたので減速して係留作業に入ったところ、本件屋形付近の海面に、浮遊しているロープ（以下「本件ロープ」という。）を認めた。

本件屋形で真珠養殖に使用する網の修理を行っていた従業員（以下「従業員A」という。）は、船外機の音が聞こえたので外を見て本船が本件屋形に近づいてくるのを視認した。

船長は、本件ロープがプロペラに絡索しないよう、本件ロープを本船から離そうと思い、本件スロットルから左手を離して‘チラーハンドルにあるクラッチ操作シフトレバー’（以下「本件レバー」という。）を前進位置から中立位置に操作した。

船長は、本件ロープが近づいたので体の向きを右舷側に向け、本件ロープの先端を右手に取って右舷方に向けて投げたところ、08時50分ごろ、バランスを崩して落水し、左足がプロペラ翼に接触した。

（図1、図2参照）

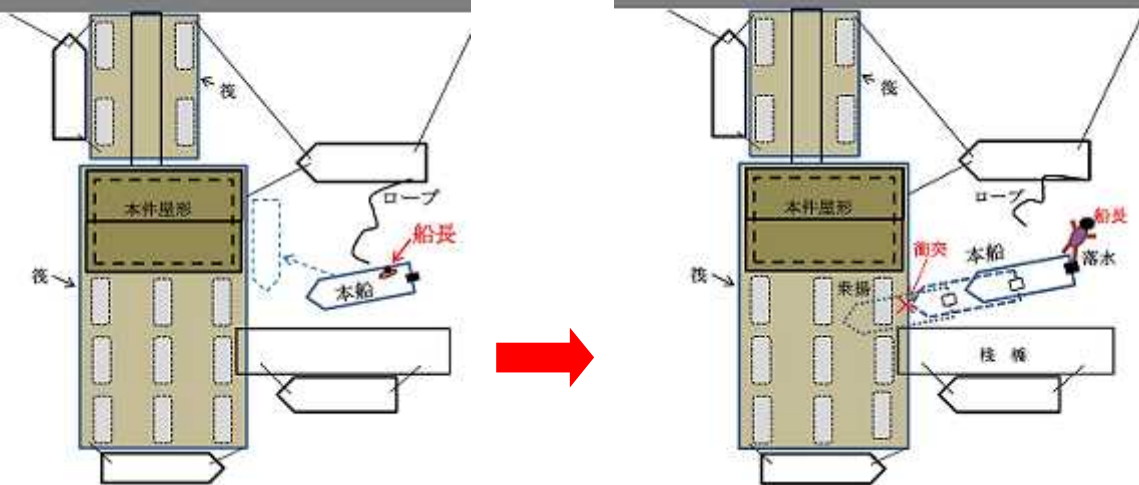


図1 ロープを投げる前の船長及び本船の状況

図2 本事故時の船長及び落水後の本船の状況

船長は、本船が、船首を上げた状態で筏に乗り揚がって停止した後、自力で筏に這い上がった。

従業員Aは、本船が船首を上げた状態で「すっ」と筏の上に乗りに上げてきたのを視認し、驚いて本件屋形の外に出たところ、本件屋形付近の筏の上に血を流して座っていた船長に気付き、119番通報を行った。

船長は、救急車で病院に搬送されて、左下腿挫滅創と診断された。

（付図1 事故発生経過概略図、写真2 本件屋形、写真3 衝突場所（本件屋形の側面）参照）

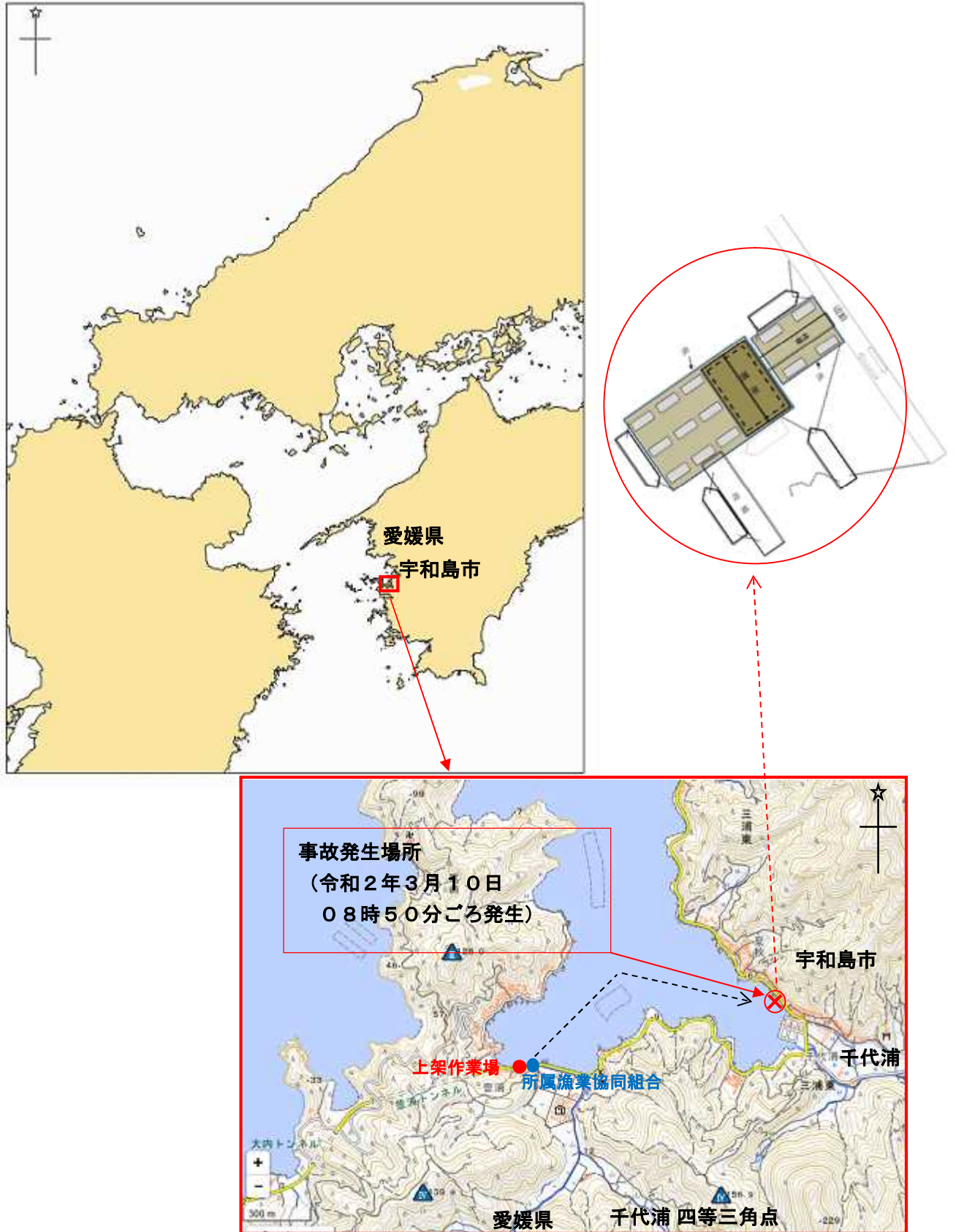
その他の事項

船長は、落水後、着用した‘胴長の左足側の一部’（以下「本件胴

	<p>長」という。)が本船のプロペラに巻かれて破れた後、本船が船首を上げた状態で前進し、船外機が運転を続けた状態で筏に乗り揚がって停止し、その後、船外機が止まるところを認めた。</p> <p>本船の船外機は、本事故時の約10年前に新品で購入され、1年に2回、機関修理業者による定期整備が行われており、令和元年8月の定期整備時にオイル交換及び作動確認等が行われた。</p> <p>本船の船外機は、本事故後、機関修理業者によって開放点検及び作動確認が行われ、本件レバー及びクラッチの各部品に不具合等は認められなかった。</p> <p>本件レバーは、本件スロットルの方向に操作するとクラッチが前進側に、中央部が中立、船外機の方向に操作するとクラッチが後進側に切り替わるようになっていた。(写真1参照)</p> <div data-bbox="751 741 1230 1032" data-label="Image"> </div> <p>写真1 チラーハンドル</p> <p>船長は、これまでの経験から、本件レバーの切り替え時、本件レバーの位置を目視せずに「カチッ」という手の感覚で切り替わりを判断していたが、本事故時、本件レバーを中立に切り替えた際、「カチッ」という手の感覚があったか覚えていなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</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、千代浦北西方沖において本件屋形に係留作業中、船長が、本件レバーの位置を中立としたつもりで本件レバーから左手を離し、前進状態のまま本件ロープを右手で掴んでロープを投げたことから、船体の動揺によってバランスを崩して落水し、左足がプロペラ翼に接触して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでの経験から、手の感覚で本件レバーの位置を中立にしたことから、本件レバーが前進に入ったままであることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本件胴長がプロペラに巻かれ、本件胴長が破れた後、前進したこと、また、本事故後、開放点検及び作動確認が行われ、本件レバー及びクラッチの各部品に不具合等及び本件レバーを中立とした</p>

	<p>後、本件レバーを操作せず、クラッチが前進に嵌合する現象の発生は認められなかったことから、本件レバーが前進位置のままだった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、千代浦北西方沖において本件屋形に係留作業中、船長が、本件レバーの位置を中立としたつもりで本件レバーから左手を離し、前進状態のまま本件ロープを右手で掴んでロープを投げたため、船体の動揺によってバランスを崩して落水し、左足がプロペラ翼に接触し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"> ・クラッチ操作シフトレバーを操作する際、手の感覚だけで同レバーの位置を判断することなく、目視により同レバーの位置を確認すること。 ・船上で作業を行う場合、船外機を停止すること。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図使用

写真2 本件屋形



写真3 衝突場所（本件屋形の側面）

