

# 船舶事故調査報告書

令和4年4月6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3年4月13日 05時40分ごろ
発生場所	石川県七尾市 <sup>ななお</sup> 観音埼 <sup>かんのん</sup> 南東方沖 のと能登観音埼灯台から真方位124° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯37°05.6′ 東経137°04.9′）
事故の概要	漁船 <sup>かいこう</sup> 第二海幸丸は、定置網漁業の操業中、甲板員がつり上げられたたも網に当たって負傷した。
事故調査の経過	令和3年4月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第二海幸丸、19トン IK2-5818（漁船登録番号）、個人所有 19.87m（Lr）×5.48m×1.67m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、平成12年5月14日 第244-23971号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 26歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年6月25日 免許証交付日 平成30年6月25日 （令和5年6月24日まで有効） 漁労長 40歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年5月17日 免許証交付日 令和元年5月17日 （令和6年5月16日まで有効） 甲板員A 59歳
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	本事故発生場所の南西方約10.0kmに位置する七尾地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

時刻	降水量 (mm)	風向・風速 (m/s)			
		平均	風向	最大瞬間	風向
04:30	0.0	0.9	西南西	4.2	南南西
04:40	0.0	3.4	南南西	8.7	南西
04:50	0.0	2.4	南西	7.8	西南西
05:00	0.0	1.6	北北東	4.3	北北東
05:10	0.0	1.1	南南東	4.3	南
05:20	0.0	2.6	南	7.3	南
05:30	0.0	4.4	南	9.0	南
05:40	0.0	3.8	南	7.9	南西
05:50	0.0	3.5	南南西	8.1	南南西
06:00	0.0	4.3	南	9.3	南

海象：風浪 波向南、波高約0.8m、潮汐 下げ潮の中央期

日出時刻：05時23分ごろ

石川県七尾市地区には、令和3年4月13日01時03分に強風注意報が発表され、本事故発生時も継続中であった。

#### 事故の経過

本船は、船長、漁労長及び甲板員Aほか10人が乗り組み、機関付伝馬船1隻と共に、令和3年4月13日03時00分ごろ、観音埼北東方沖の定置網（定第50号）、同埼南東方沖の定置網（定第55号、以下「本件定置網」という。）の順に漁獲物を積み込む作業を行う目的で、石川県七尾港鹿渡島<sup>かどしま</sup>地区の係留地（以下「鹿渡島漁港」という。）を出港した。

本船は、05時00分ごろ本件定置網に到着し、落とし網（漁獲物が入り込んだ網）から漁獲物を積み込む作業を開始した。

本船は、魚が集まる落とし網の南端に船首を東方に向け、伝馬船が落とし網の北端に船首を西方に向けてそれぞれ落とし網の枠網に係留した後、本船が落とし網を巻き上げて本船と伝馬船との距離を近づけ、かかった魚を落とし網からたも網で本船の魚倉内に積み込む作業を繰り返していた。（写真1参照）

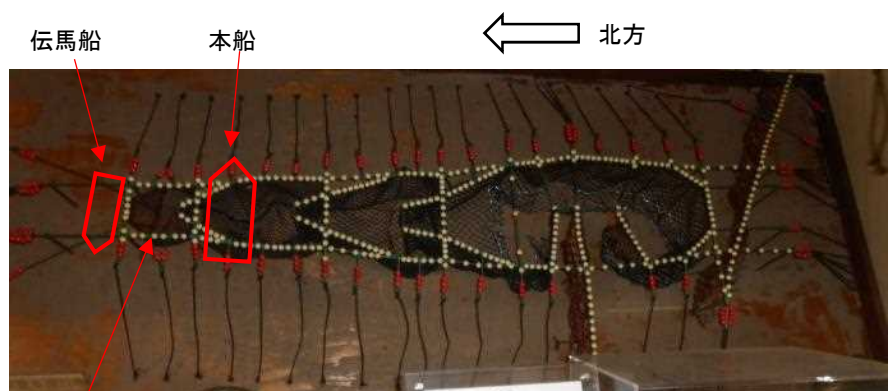


写真1 本件定置網への係留状況（イメージ）

漁労長は、前部甲板中央部付近の船首から3番目の魚倉（以下「本件魚倉」という。）船尾側で操業の指揮のほか、クレーンを操作して本件魚倉の船首側にいた船長が柄を保持したたも網をつり上げ、本件魚倉まで漁獲物を積み込む作業を行っていた。

本件魚倉は、縦約1.2m、横約2.3mの大きさで、同型で正方形の蓋が横に2枚並び、左舷側の蓋を右舷側の蓋の上に載せて左舷側半分が開いていた。

たも網には、ステンレス製で直径約0.8mの円形の枠（網枠）に同じくステンレス製で長さ約2.0mの柄がついていた。

本件魚倉まで漁獲物を積み込む作業は、本船側で、クレーンからワイヤを約3.0m延ばし、ワイヤの先端にシャックルを介して長さ約1.0mのロープをつなぎ、そのロープの先端にシャックルを介して長さ約1.5mの2本のつり索をたも網の枠に取り付け、たも網の枠を本船の甲板上から約0.5mの高さに維持していた。

甲板員Aは、漁労長の左舷側隣でたも網から本件魚倉へ漁獲物を積み込む作業についていた。（図1参照）

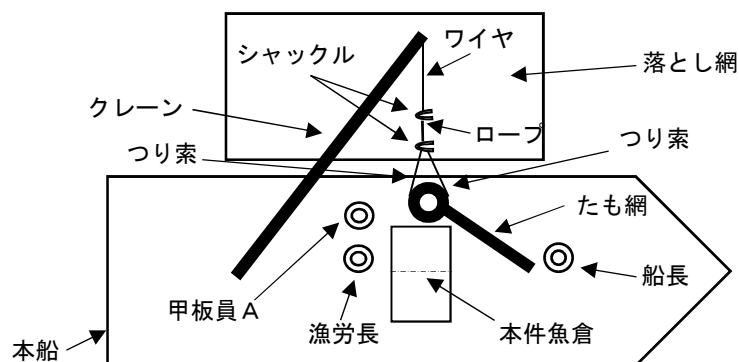


図1 漁獲物を積み込む作業の状況（イメージ）

本船は、漁労長が、落とし網から漁獲物（いわし）をすくったたも網（総重量約200kg）をクレーンでつり上げ、本件魚倉まで漁獲物を積み込む作業の途中、本船が風浪を受けて動揺し、船長が足を滑らせて尻もちをついてたも網の柄を離したので、甲板員Aがたも網の柄を保持する目的で船首側に移動中、05時40分ごろ、たも網が約1.5m横揺れしてたも網の枠が甲板員Aの左足に当たり、甲板員Aが本件魚倉に転落した。

漁労長は、本件魚倉に転落した甲板員Aを引き上げ、携帯電話で消防署に119番通報を行い、救急車を要請するとともに、操業を中止して鹿渡島漁港に向け帰港の途についた。

甲板員Aは、鹿渡島漁港に戻って、待機していた救急車により病院に搬送され、左足頸部開放骨折と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図、写真2 前部甲板上の状況、写真3

	乗組員配置状況、写真4 事故発生時の状況1、写真5 事故発生時の状況2 参照)
その他の事項	<p>定置網漁業は、沿岸の海中に網を固定し、ぶり、たら、まぐろ、あじ、さば、いわしなどの回遊性の魚を待ち受けて獲る漁法である。</p> <p>甲板員Aは、定置網漁業の経験が約40年間あり、他の会社で定置網漁業の漁労長をしていたこともあった。</p> <p>漁労長は、定置網漁業の経験が約11年間あり、平成31年ごろに漁労長になった。</p> <p>漁労長は、クレーンでたも網をつつた際、今までのたも網が乗組員に当たって負傷したことがなかったので振れ止め索を作成していなかったが、風浪等により本船が揺れるとたも網も横揺れするのでたも網に揺れ止め索（長さ約3mのロープ）を作成して取り付けていれば、事故を未然に防ぐことができたと思われたと本事故後に思った。</p> <p>漁労長は、甲板員Aが、たも網の横揺れが収まってから、たも網を保持すれば事故を防ぐことができたと思われたと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 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	あり なし あり <p>本船は、本件定置網において、強風注意報が発表されていた中、クレーンでたも網をつり上げて本件魚倉まで漁獲物を積み込む作業を行っていたところ、風浪を受けて本船が動揺し、たも網の柄を保持していた船長が柄を離した際、甲板員Aが柄を保持しようとして船首側に移動したことから、たも網の枠が甲板員Aの左足に当たって負傷したものと推定される。</p> <p>船長は、たも網の振れ止め索を取り付けない状態であったことから、たも網の柄を保持していたものと推定される。</p> <p>甲板員Aは、船長が転倒してたも網の柄を離した際、たも網が振れる状態となったことから、振れるたも網に近づいて、柄を保持しようとして船首側に移動したものと推定される。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、本件定置網において、強風注意報が発表されていた中、クレーンでたも網をつり上げて本件魚倉まで漁獲物を積み込む作業を行っていたところ、風浪を受けて本船が動揺し、たも網の柄を保持していた船長が柄を離した際、甲板員Aが柄を保持しようとして船首側に移動したため、たも網の枠が甲板員Aの左足に当たって負傷したものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・定置網漁業の船舶所有者は、クレーンでつり上げられたたも網が揺れないように振れ止め索を設置すること。</li> </ul>

- |  |                                                                                                                                                                                                       |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 定置網漁業の乗組員は、振れ止め索を使用しない場合、クレーンでつり上げられたたも網を保持していた他の乗組員からたも網が離れた際、たも網の揺れが収まるまでたも網に近づかないこと。</li><li>・ 船長は、事故が発生した場合、負傷者等の救護、救助のため速やかに海上保安庁に事故発生を通報すること。</li></ul> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

付図1 事故発生場所概略図

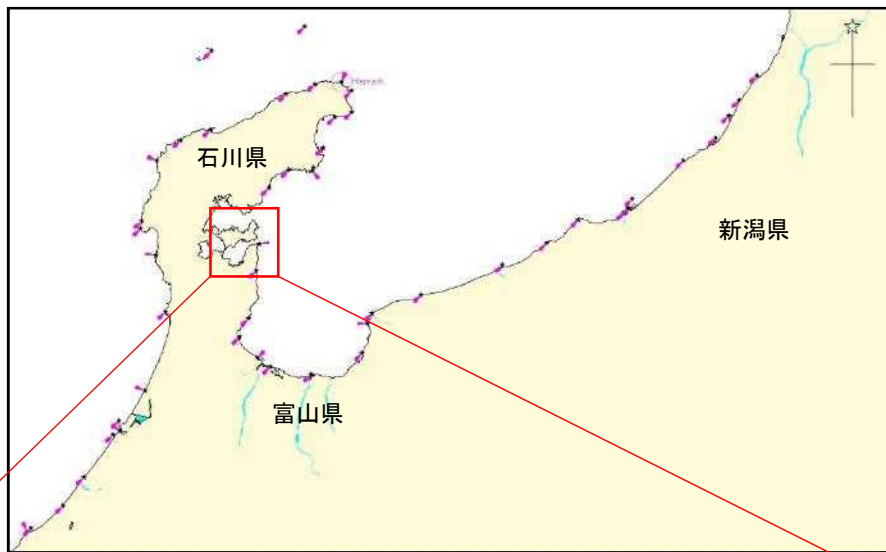


写真2 前部甲板上の状況

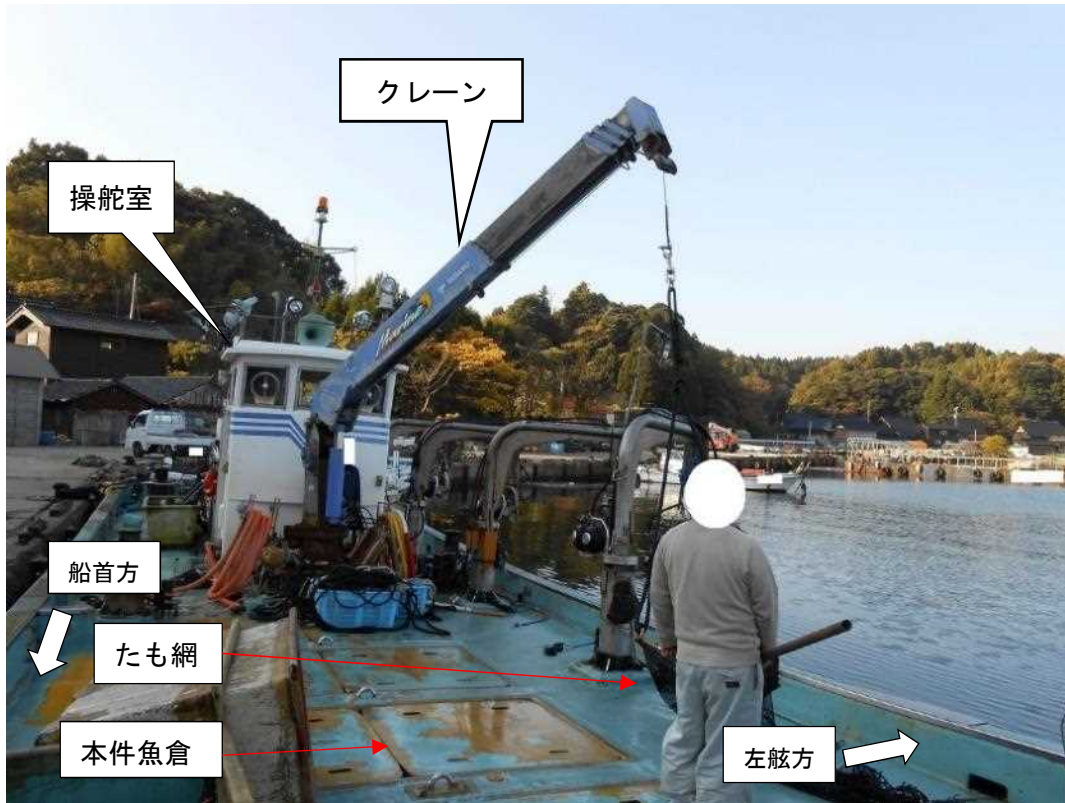


写真3 乗組員配置状況

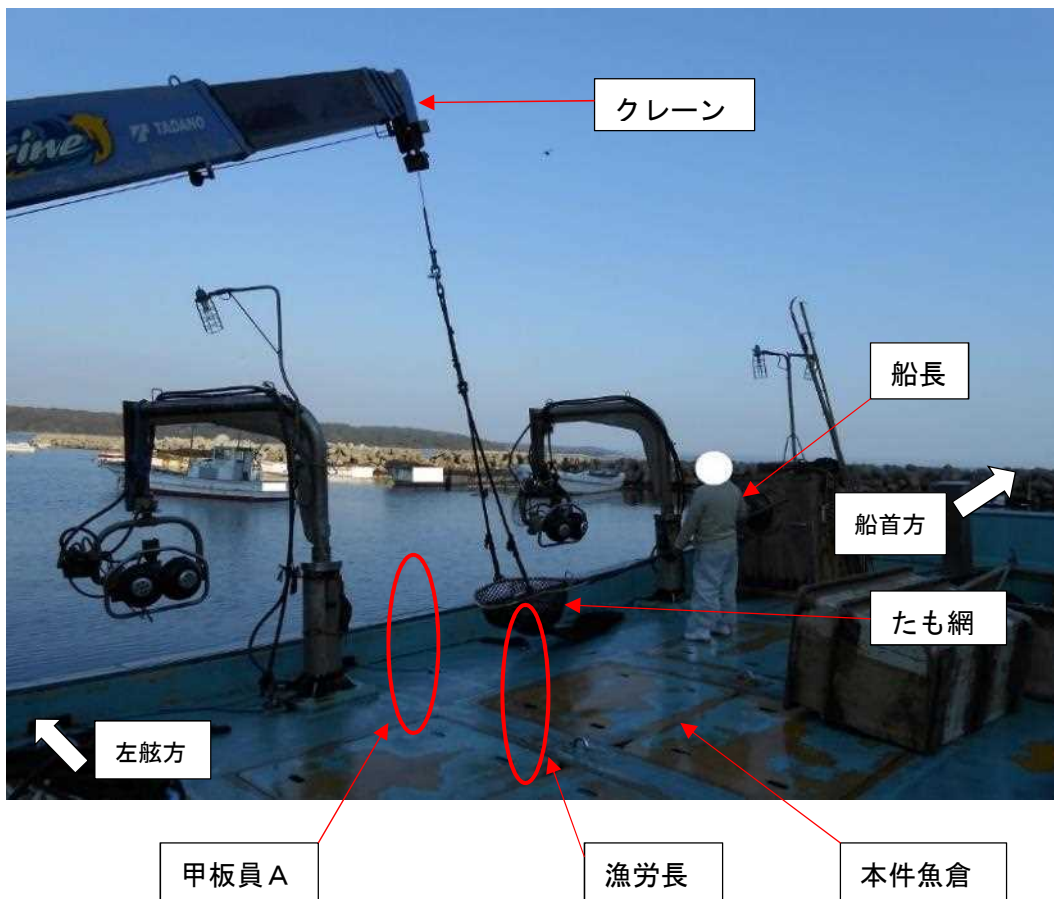


写真4 事故発生時の状況 1

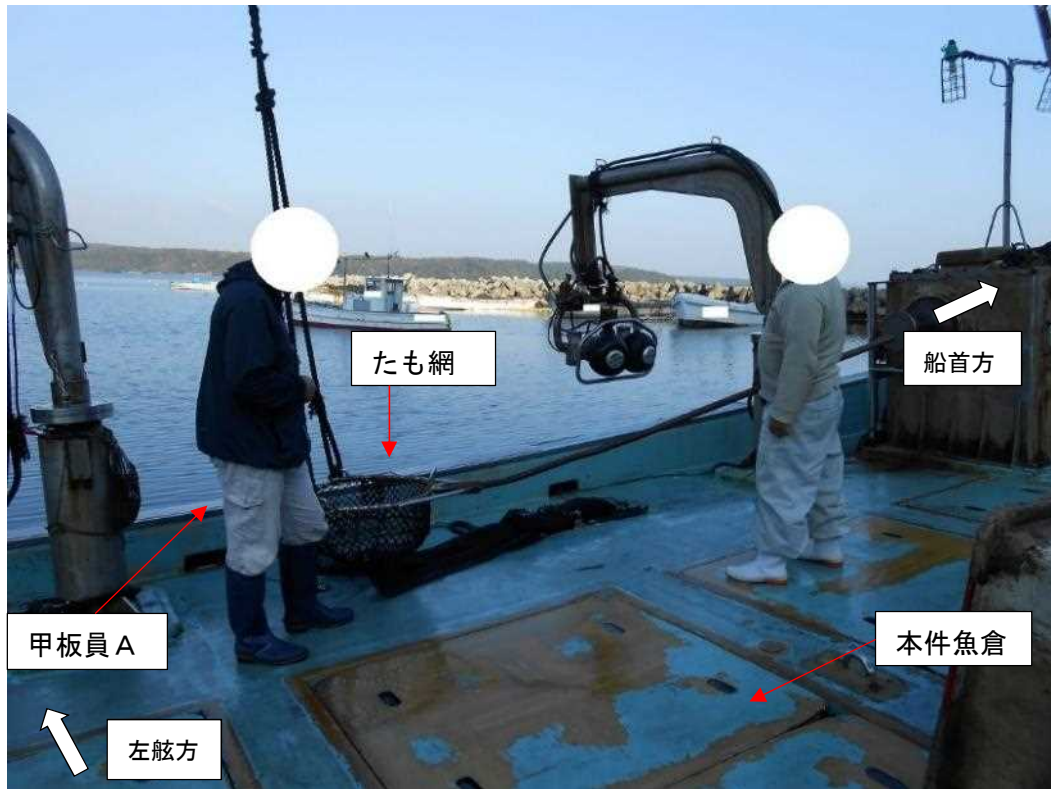


写真5 事故発生時の状況 2

