

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和4年8月2日 06時45分ごろ
発生場所	香川県三豊市仁尾港西南西方沖 仁尾港 ^{つたしま} 鳥島一文字防波堤東灯台から真方位237° 2.4海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 11.0′ 東経133° 35.4′)
事故の概要	漁船 ^{たいり} 第七大利丸は、操業中、甲板員がロープとたつの間に左足を挟まれて負傷した。
事故調査の経過	令和4年12月19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	A 漁船 第七大利丸、9.96トン KA2-1170（漁船登録番号）、個人所有 14.54m (Lr) × 3.25m × 0.96m、FRP ディーゼル機関、143kW（動力漁船登録票による）、昭和57年3月30日 B 漁船 大利丸、12トン KA2-1333（漁船登録番号）、大平水産株式会社（A社） 14.85m (Lr) × 3.25m × 1.39m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和60年5月29日
乗組員等に関する情報	A 船長A 72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59年6月26日 免許証交付日 平成30年8月27日 (令和6年6月25日まで有効) 甲板員A 50歳 B 船長B 47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9年1月30日 免許証交付日 令和4年1月24日 (令和9年11月12日まで有効)

死傷者等	A 重傷 1人（甲板員A） B なし
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：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、二そういわし船びき網漁に従事する網船で、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、船長Bが1人で乗り組むB船を含む2隻の運搬船及び1隻の網船と合計4隻で船団を構成し、かたくちいわしを漁獲する目的で、令和4年8月2日06時00分ごろ香川県観音寺市伊吹島周辺の漁場に向けて仁尾港を出港した。</p> <p>船団を指揮する船長Aは、06時20分ごろ、伊吹島北東方約4.0M沖の漁場に到着し、A船の真針路を約225°、対地速力を約1.0ノットとして操業を始めた。</p> <p>船長A及び船長Bは、06時40分ごろ、網を揚げる目的で、A船の右舷側とB船の左舷側を接舷させて、B船の船首部のたつに取り付けられたロープのアイをA船の船首部のたつに、B船の船尾部のたつに取り付けられたロープ（以下「本件ロープ」という。）のアイをA船の船尾部のたつ（以下「本件たつ」という。）にそれぞれ掛け、A船の左舷側にもう1隻の網船を、更にその左舷側にもう1隻の運搬船をそれぞれ接舷し、4隻を横抱き状態とした。</p> <p>船長BはA船に移乗して右舷側の船尾端に立ち、甲板員Aは本件たつの後方に立ち、それぞれ網を揚げる作業に備えて船尾方の網の方向を見ていた。（図1参照）</p>

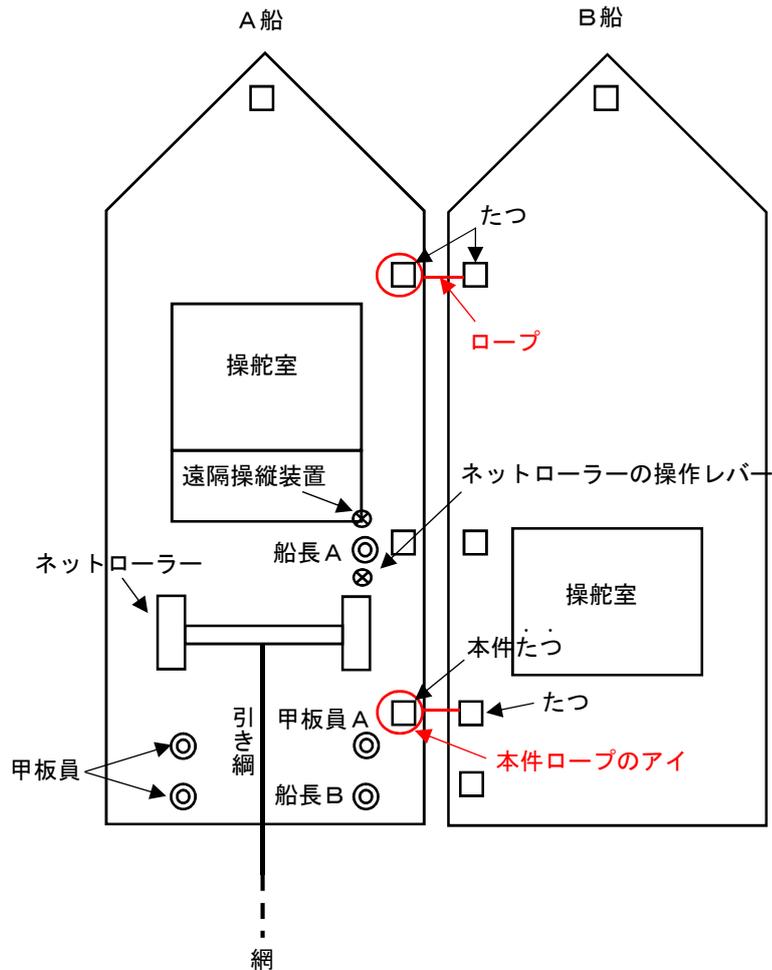


図1 本事故時の乗組員の配置状況（イメージ）

船長Aは、右舷側のネットローラーの前に立ち、船首方を向いて遠隔操縦装置で操船に当たり、網を揚げる目的でA船の速力を落とした。

甲板員Aは、06時45分ごろ、いつの間にか甲板上に垂れた本件ロープのアイと本件たつの間に左足が入ってしまったことに気付いたが、対処する間もなく本件ロープのアイにより左足が引っ張られて本件たつに押しつけられ、転倒した。

船長Aは、A船の速力を落とした直後に船尾方から悲鳴が聞こえたので振り返ったところ、転倒している甲板員Aを認めた。

甲板員Aは、すぐにB船に移され、船長Bが操船するB船で観音寺市室本港^{むろもと}に運ばれた後、救急車で観音寺市内の病院に搬送され、左足脛骨骨幹部開放骨折^{けい}及び左腓骨遠位開放骨折^ひと診断され、約2か月の入院加療を要した。

（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船（右舷船首方から撮影）、写真2 A船の右舷後部の状況、写真3 B船（左舷船首方から撮影）参照）

その他の事項

B船は、主機を起動したまま中立状態としていた。

	<p>船長Aは、B船がA船に引かれてゆっくり前進する中、A船の速力を落としたとき、本件ロープが一旦緩んで本件ロープのアイが甲板上に垂れ、いつの間にか甲板員Aの左足が甲板上に垂れた本件ロープのアイと本件たつの間に入り、B船が主機を起動したまま中立状態だったので、惰性でB船がA船より前に進んで本件ロープが引っ張られ、本件ロープのアイにより甲板員Aの左足が引っ張られて本件たつに押しつけられたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、ふだんからA船の速力を落とす際にその旨を乗組員に伝えておらず、これまで同様の事故が起きていなかったため、本事故時も伝えていなかったが、伝えていれば乗組員が身構えることができ、事故を未然に防止することができたと思つた。</p> <p>本件ロープは、本件ロープのアイの直径が約1.0mで、本件ロープのアイを本件たつに掛け、B船の船尾部のたつに結んでA船とB船を繋いでいた。</p> <p>船長Bは、本件たつに掛けた本件ロープをB船の船尾部のたつに結ぶ際、本件ロープが緩まないように張った状態で結んでおけば、事故を防止することができたと思つた。</p> <p>甲板員Aは、船長AがA船の速力を落としたとき、無意識のうちに体が動き、本件ロープのアイと本件たつの間に左足が入ってしまったと思つた。</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 なし</p> <p>甲板員Aは、仁尾港西南西方においてA船とB船がロープで繋がれて接舷した状態で操業中、船長Aが乗組員に伝えずにA船の速力を落とした際、無意識のうちに左足が甲板上に垂れた本件ロープのアイと本件たつの間に入ったことから、惰性で前進したB船によって本件ロープが引っ張られ、本件ロープのアイにより左足が引っ張られて本件たつに押しつけられて、負傷したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんからA船の速力を落とす際にその旨を乗組員に伝えておらず、これまで同様の事故が起きていなかったことから、本事故時も乗組員に伝えずにA船の速力を落としたものと考えられる。</p> <p>本件ロープは、船長Aが、B船がA船に引かれてゆっくり前進する中、A船の速力を落としたとき、本件ロープが一旦緩んだことから、本件ロープのアイが甲板上に垂れたものと考えられる。</p> <p>本件ロープは、船長Bが、本件たつに掛けた本件ロープをB船の船尾部のたつに結ぶ際、本件ロープが緩まないように張った状態で結んでいなかったことから、本件ロープが一旦緩んだものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、仁尾港西南西方においてA船とB船がロープで</p>

	<p>繋がれて接舷した状態で操業中、船長Aが乗組員に伝えずにA船の速力を落とした際、甲板員Aが無意識のうちに左足が甲板上に垂れた本件ロープのアイと本件たつの間に入ったため、惰性で前進したB船によって本件ロープが引っ張られ、本件ロープのアイにより左足が引っ張られて本件たつに押しつけられ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"> ・ 漁船の乗組員は、動く可能性があるロープの近くで作業を行う場合、ロープの輪の中に足が入ることのないように注意すること。 ・ 漁船の船長は、操業中、速力を変更する際、事前に乗組員に対して速力を変更することを伝え、乗組員の姿勢が準備できた後に速力を変更すること。 ・ 漁船の船長は、漁船同士を接舷してロープで繋いで操業する際、片方の漁船のたつに掛けたロープのアイが甲板上に垂れないようロープを張った状態でたつに結ぶこと。 ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に事故発生を通報すること。

付図1 事故発生場所概略図

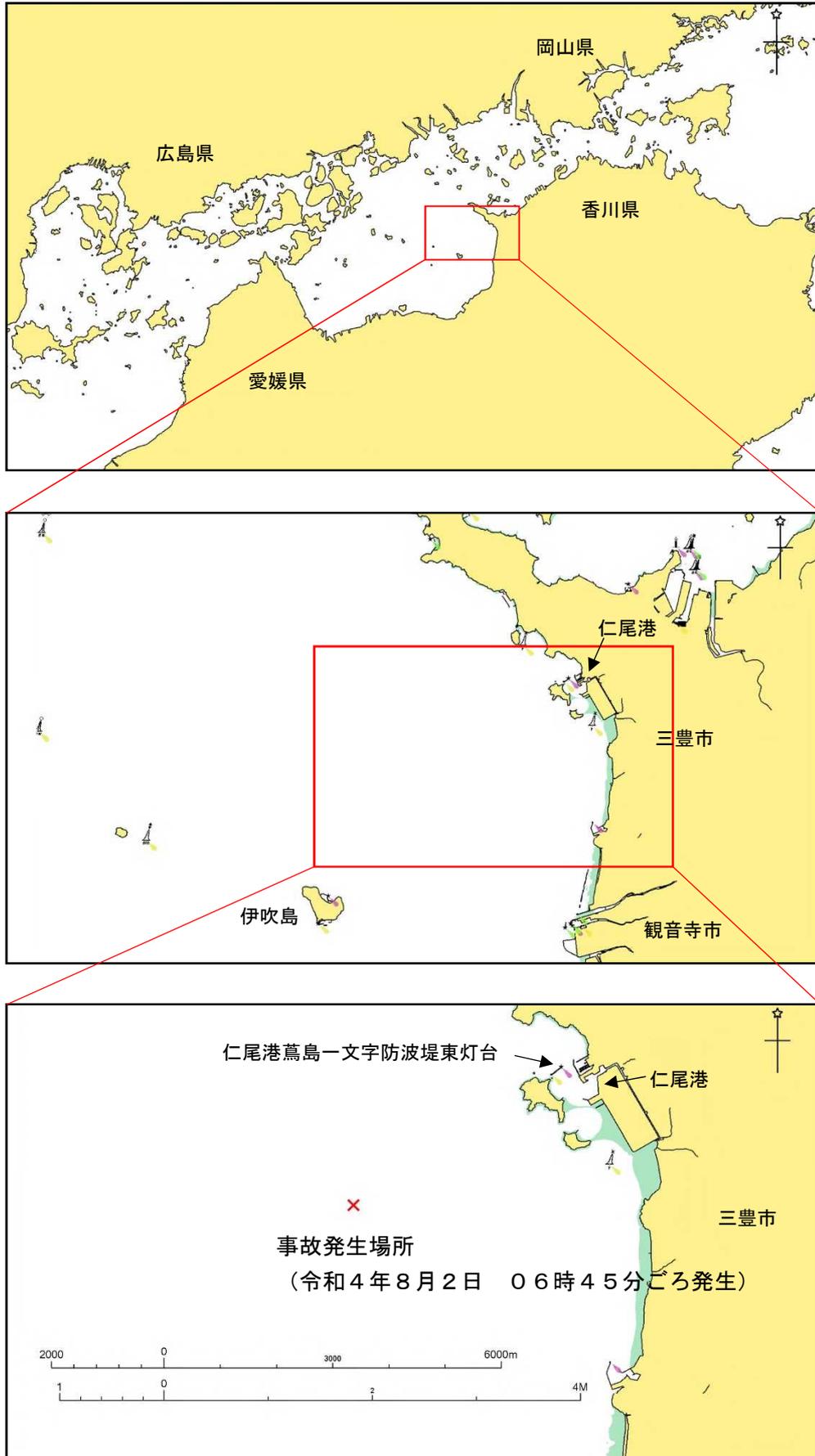


写真1 A船（右舷船首方から撮影）

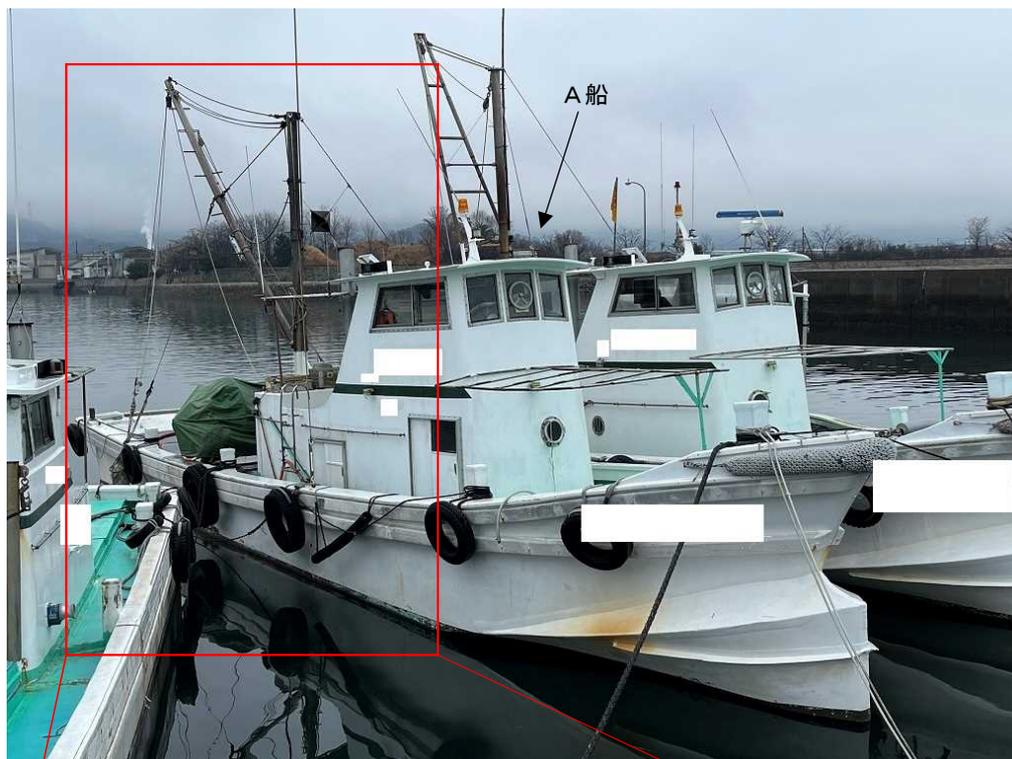


写真2 A船の右舷後部の状況

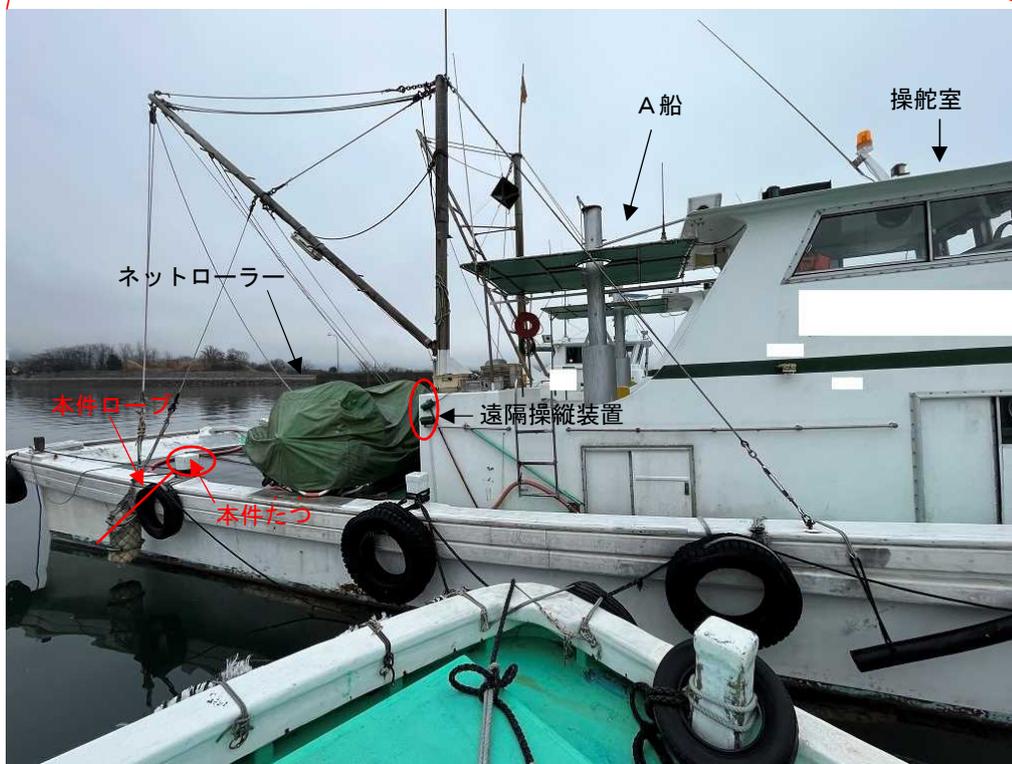


写真3 B船（左舷船首方から撮影）



船首方 ←