

## 船舶事故調査報告書

令和6年10月9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5年8月2日 07時13分ごろ
発生場所	長崎県対馬市東方沖 対馬黒島灯台から真方位080°23.2海里（M）付近 （概位 北緯34°23.0′ 東経129°52.3′）
事故の概要	漁船23希 <sup>のぞみ</sup> は、甲板作業中、甲板員が左足を負傷した。
事故調査の経過	令和5年9月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 23希、19トン NS2-23436（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業（A社） 29.25m×4.63m×1.74m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成24年1月24日 第291-43030号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 54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5年7月1日 免許証交付日 令和4年7月19日 （令和10年6月30日まで有効） 甲板員A 62歳
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	本船は、中型まき網船団に所属する灯船兼漁獲物運搬船であり、船長及び甲板員1人が乗り組み、令和5年8月1日08時00分ごろ、船団の僚船と共に、対馬市東方沖の漁場に向けて長崎県佐世保市神崎 <sup>こうさき</sup> 漁港を出港した。（写真1参照）



写真1 本船

本船は、漁場に到着した後、日没から翌2日の早朝まで3回の操業を行い、網船から甲板員Aほか甲板員2人が移乗して漁獲物の積込みを始めた。

本船は、前部甲板の魚倉全てに漁獲物の積込みを終え、07時00分ごろ、船長が操船して甲板員4人が甲板清掃及び漁具の片付け作業を行う中、水揚げの目的で、長崎県松浦市調川港<sup>つきのかわ</sup>に向けて漁場を出発した。

甲板員Aは、右舷側に十数本あるあば取り綱（直径約12mm、長さ約1.5m、網から漁獲物を積み込む際に網を舷側に固定する綱）を輪状に束ね、ブルワークの内側に設置されたあば取り綱結索ポール（以下「結索ポール」という。）の基部に引っ掛けて収納する作業を行っていた。（写真2参照）

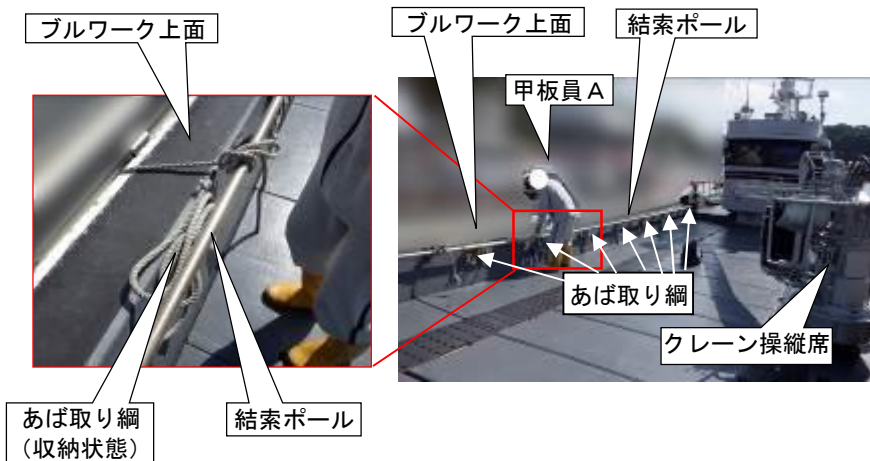


写真2 甲板員Aの作業姿勢（イメージ）

船長は、しばらく航行した後、甲板上がほぼ片付いたので、停船し、左舷中央部甲板に置いていたブロック状の氷が入ったモッコ（袋状の網の四隅につり索を取り付けた運搬用具、重量約1t）をクレーンで船首部の砕氷機まで移動させ、氷を砕氷機に入れて砕氷をホースで魚倉に投入する甲板作業を開始した。

本船は、船長がクレーンの操縦を担当し、甲板員Aが引き続き、あば取り綱の収納作業を行う中、甲板員の1人がモッコのフックを外して氷を砕氷機に投入する作業を行う目的で砕氷機の右舷側で待機し、

別の甲板員 2 人が左舷船首部で待機していた。

(図 1 参照)

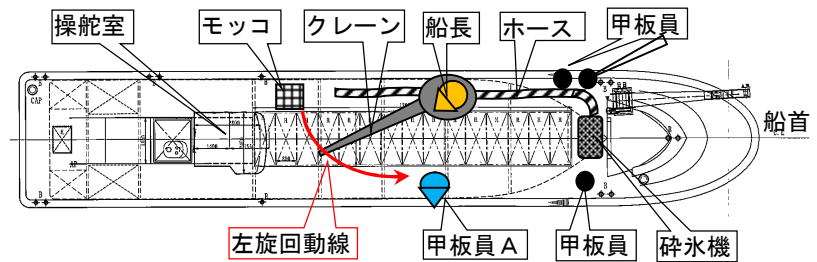


図 1 作業開始時の乗組員等配置概略図

船長は、クレーンから繰り出されたワイヤの先端に付けられたフックをモッコのつり索に掛けた後、クレーン操縦席に移動して腰を掛けた。

船長は、右舷中央部で作業をしていた甲板員 A にクレーンを使用する旨声を掛けた後、つり上げたモッコに意識を向け、クレーンを左旋回させたところ、07時13分ごろ甲板員 A の下半身にモッコが当たるのを目撃した。

甲板員 A は、中腰になって右舷方の下を向いて作業をしていたところ、突然後方からモッコが当たり、モッコと結索ポールとに左足を挟まれた。(図 2 参照)

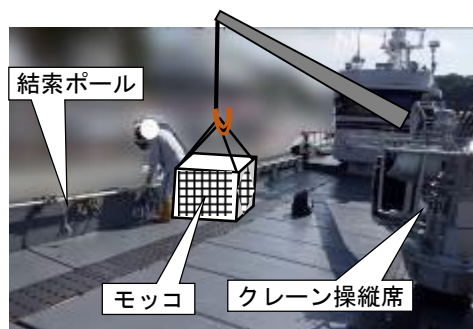


図 2 甲板員 A の受傷状況 (イメージ)

船長は、甲板員 A が激しい痛みを訴えるとともに左足から出血しているのを確認し、118番通報して救助を要請した後、本事故の発生を A 社に連絡した。

甲板員 A は、来援した海上保安庁のヘリコプターに揚収されて病院に搬送され、約 2 か月間の入院加療を要する左脛骨開放骨折等と診断された。

本船は、その後、調川港に入港し、水揚げを行った。

(付図 1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、クレーンの操縦に当たり、労働安全衛生法による揚貨装置

	<p>の運転業務に係る特別教育修了証を受有していた。</p> <p>船長は、13時30分までに水揚げを行わなければならない、水揚げ時刻が気になり、早く作業を終えようとして焦っていたので、甲板員Aが退避するのを確認しないまま、クレーンを左旋回させてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、クレーンを操縦する際に、甲板員Aにクレーンを使用する旨声を掛け、掛け声を聞いた甲板員Aが安全な場所に退避するのを見ていた。本事故当時も甲板員Aに声を掛けたので、甲板員Aがそのうち安全な場所に退避すると思っていた。</p> <p>船長は、つり上げたモッコに意識を向けていたので、甲板員Aが安全な場所に退避していないことに気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Aは、まき網漁の甲板員として、十数年の甲板作業の経験を有し、同作業に慣れており、ふだん、クレーンを使用する旨の掛け声を聞けば安全な場所に退避していたが、本事故当時、船長の掛け声が聞こえなかったため、同じ場所で作業を続けていた。</p>
<p><b>分析</b></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、対馬市東方沖において甲板作業中、船長が、クレーンを操縦する際、右舷中央部で作業していた甲板員Aがそのうち安全な場所に退避すると思い、甲板員Aが退避するのを確認しないまま、つり上げたモッコに意識を向け、クレーンを左旋回させたことから、甲板員Aの下半身にモッコが当たり、甲板員Aが左足をモッコと結索ポールとに挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、水揚げ時刻が気になり、早く作業を終えようとして焦っていたことから、甲板員Aが退避するのを確認しないまま、クレーンを左旋回させたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、クレーンを操縦する際に、甲板員Aにクレーンを使用する旨声を掛け、掛け声を聞いた甲板員Aが安全な場所に退避するのを確認しており、本事故当時も、ふだんどおり、甲板員Aに声を掛けたことから、甲板員Aがそのうち安全な場所に退避すると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、つり上げたモッコに意識を向けていたことから、甲板員Aが安全な場所に退避していないことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、ふだん、クレーンを使用する旨の掛け声が聞こえたら安全な場所に退避していたが、本事故当時、船長の掛け声が聞こえなかったことから、同じ場所で作業を続けていたものと考えられる。</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、対馬市東方沖において甲板作業中、船長が、甲板員Aがそのうち安全な場所に退避すると思い、甲板員Aが退避するのを確認しないまま、早く作業を終えようと焦ってクレーンを左旋回させたため、甲板員Aが左足をモッコと結索ポールとに挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 漁船の乗組員は、甲板作業でクレーンを操縦する場合、つり上げた荷物の動線に人がいないことを確認した後、クレーンを操縦すること。荷物の動線に人がいる場合には、クレーンを使用することを明確に伝え、安全な場所に退避させること。</li> <li>・ 漁獲物運搬船の船長は、水揚げ時刻及び航海距離を勘案して無理のない航海計画を立て、安全に配慮し、余裕を持って甲板作業を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

