

# 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9月25日 00時45分ごろ
発生場所	長崎県五島市男女群島西方沖 女島灯台から真方位278°32海里（M）付近 （概位 北緯32°04.0′ 東経127°44.0′）
事故の概要	漁船第八十一昭徳丸は、投網しながら航行中、うねりが船首楼甲板に打ち込み、同甲板で待機していた乗組員1人が負傷した。
事故調査の経過	令和5年10月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第八十一昭徳丸、80トン 136626、富栄海運有限公司（A社） 38.20m×7.40m×2.78m、鋼 ディーゼル機関、669kW、平成12年11月15日 （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	漁労長 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成元年10月5日 免状交付年月日 令和元年7月3日 免状有効期間満了日 令和6年10月4日

写真1 本船の外観

	<p>航海士 A 63歳          六級海技士（航海）          免許年月日 平成18年4月21日          免状交付年月日 令和3年3月26日          免状有効期間満了日 令和8年4月20日</p>
死傷者等	重傷 1人（航海士 A）
損傷	なし
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好          海象：うねり 波向北東、波高約 1.5m</p>
事故の経過	<p>本船は、船長、漁労長及び航海士 A ほか 20人が乗り組み、中型まき網漁の目的で、網船として僚船4隻と船団を組み、男女群島西方沖の漁場に向け、令和5年9月3日06時30分ごろ長崎県新上五島町<small>はまくし</small>浜串漁港を出航した。</p> <p>本船が行うまき網漁は、本船の後部甲板に積んだ漁網の一端のワイヤを僚船に渡して固定し、魚群の周囲を約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で時計回りに旋回しながら投網を行い、僚船に近づく頃減速し、僚船に接近したのち、同ワイヤを受け取り、魚群を漁網で取り囲み、揚網を行うものであった。（図1参照）</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>図1 本船の投網方法（イメージ）</p> <p>漁労長は、ふだん、波やうねりがある状況では、約10knの速力で投網中に波が船首楼甲板に打ち込んでこないか確認する目的で、投網前に魚群の周囲を同速力で旋回しており、この旋回中に波が同甲板に打ち込んだ場合は、乗組員に対して僚船に近づいて本船が減速するまで同甲板に出ないように船内マイクで指示を行っていた。</p> <p>本船は、3日13時00分ごろ漁場に到着して連日操業を行い、荒天により23日は操業を中止したものの、24日午後から風が弱まり、波高約1.5mのうねりを残す海象となったので、17時50分ごろ操業を再開することとした。</p> <p>本船は、船長が手動操舵で操船に当たり、漁労長が操舵室で船団の指揮を行いながら、僚船と共に魚群探索を行ったのち、魚群が発見さ</p>

れた海域に移動した。

漁労長は、投網前に魚群の周囲を約10knの速力で旋回したところ、うねりが船首楼甲板に打ち込まなかったため、その後もうねりが打ち込むことはないと思われ、乗組員に対して本船が減速するまで同甲板に出ないよう指示を行わず、25日00時40分ごろ魚群の北側から投網を開始した。

航海士Aは、本船の船首楼甲板で僚船から漁網の一端のワイヤを受け取る作業に当たっており、本船が減速するまで同甲板に出ないようとの指示がなかったため、投網開始後、同甲板に出て、僚船に投げるロープの準備等を行ったのち、同甲板の左舷船首部に右舷方を向いた姿勢で腰を掛け、本船が僚船に接近するまで待機していた。(写真2参照)

航海士Aの待機場所及び待機姿勢



写真2 航海士Aの待機場所及び待機姿勢（再現）

本船は、約10knの速力で投網しながら僚船に向かって東進中、ピッチングにより船首部が下がった際に波高約3.0mのうねりを左舷船首部に受け、同うねりが舷縁を越えて船首楼甲板に打ち込み、00時45分ごろ、航海士Aが、船尾方に約2.0m押し流され、体を甲板上の機器等にぶつけて負傷した。

漁労長は、航海士Aが船尾方に押し流されたのを認め、操舵室にいた乗組員に航海士Aの状態を確認に行かせた。

航海士Aは、船尾方に押し流された後、痛みから体を動かすことができず、甲板上に座っていたが、救助に駆け付けた乗組員によって毛布にくるまれ、本船の食堂に運ばれた。

本船は、操業を終わらせて帰航を始め、漁労長がA社担当者に電話をして本事故の発生を連絡するとともに救急車の手配を依頼し、新上五島町ならお尾港に入港したのち、航海士Aを救急車に引き渡した。

航海士Aは、病院に搬送され、右鎖骨骨折、左大腿骨骨折と診断された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、本事故当時、船首部における乾舷が約3.0mであった。  
漁労長は、操業を中止する波高の目安を約2.0mとしていた。

	<p>漁労長は、まき網船団の乗組員としての経験が約40年間あり、令和3年から本船で漁労長を務めていた。</p> <p>航海士Aは、まき網船団の乗組員としての経験が約40年間あり、令和3年から、本船に航海士として乗り組み、投網時に僚船からワイヤを受け取る作業等に従事していた。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、ヘルメット、カップの上下、救命胴衣及び長靴を着用していた。</p> <p>気象庁のホームページには、一定時間に観測される波のうち、高い方から順に全体の1/3の個数までの波について平均した波高は有義波高と呼ばれ、目視観測による波高に近いと言われており、1,000個の波（およそ2～3時間）を観測した場合、最大波高は統計学上、有義波高の2倍近い値と見積もられる旨の記載がある。</p>
<p><b>分析</b></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 あり</p> <p>本船は、男女群島西方沖において、波高約1.5mのうねりがある状況下、約10knの速力で投網しながら東進中、漁労長が、乗組員に対して本船が減速するまで船首楼甲板に出ないよう指示を行わないまま、操業を続けたことから、航海士Aが、同甲板に打ち込んだうねりによって船尾方に押し流され、体を甲板上の機器等にぶつけて負傷したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、投網開始時、本船が減速するまで船首楼甲板に出ないようとの指示が行われていなかったことから、本船の減速前に同甲板に出て待機していたものと考えられる。</p> <p>漁労長は、投網前に魚群の周囲を約10knの速力で旋回し、うねりが船首楼甲板に打ち込まなかったことから、その後もうねりが打ち込むことはないと思い、乗組員に対して本船が減速するまで同甲板に出ないよう指示を行わなかったものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所付近は、波高約1.5mのうねりがあったことから、2～3時間の間に最大で同波高の2倍近い波高約3.0mのうねりが発生する可能性があったものと考えられる。</p> <p>本船は、約10knの速力で航行中、ピッチングにより船首部が下がった際、波高約3.0mのうねりを左舷船首部に受けたことから、同うねりが舷縁を越えて左舷船首方から船内に打ち込んだものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、男女群島西方沖において、波高約1.5mのうねりがある状況下、約10knの速力で投網しながら東進中、漁労長が乗組員に対して本船が減速するまで船首楼甲板に出ないよう指示を行わなかったため、船首楼甲板の左舷船首部で待機していた航海</p>

	<p>士 A が、同甲板に打ち込んだうねりによって船尾方に押し流され、体を甲板上の機器等にぶつけ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>・まき網船団の漁労長は、波やうねりがある状況では、波の最大波高が有義波高の 2 倍近い高さになる可能性があることを踏まえ、投網前に行った旋回で波が船首部の甲板に打ち込むことがなかった場合でも、網船の乗組員に対し、網船が減速するまで同甲板に出ないように指示を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

