

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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6月22日 00時17分ごろ
発生場所	北海道羅臼町羅臼港 羅臼港第3西防波堤灯台から真方位338°260m付近 （概位 北緯44°01.4′ 東経145°12.1′）
事故の概要	漁船第五十八政栄丸は、離岸作業中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和5年6月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第五十八政栄丸、19トン HK2-21292（漁船登録番号）、個人所有 17.43m(Lr)×4.07m×1.53m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和62年6月28日
乗組員等に関する情報	船長 63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54年8月10日 免許証交付日 令和4年4月6日 （令和9年8月13日まで有効） 乗組員A 61歳
死傷者等	重傷 1人（乗組員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び乗組員Aほか3人が乗り組み、羅臼港北側船溜まりの魚市場前岸壁に、船首を北東方に向けて入船左舷着けで係留中、令和5年6月22日00時ごろ、離岸作業を開始した。 船長は、操舵室内で操船に当たり、乗組員Aを船首部に、他の乗組員3人を船尾部にそれぞれ配置し、左舷の船首尾から各2本ずつ取っていた係留索のうち、左舷船首から正横方向の岸壁のビット（以下「本件ビット」という。）に取った係留索（以下「本件係留索」という。）だけを残した状態とした。 本件係留索は、本件ビットにバイト（船側から繰り出した索を岸壁

のビットに回し掛けること) に取られた状態で、先端のアイ (以下「本件アイ」という。) が左舷側のオープンチョック*1 (以下「左舷チョック」という。) を介して左舷船首部の係船柱 (以下「左舷係船柱」という。) に掛けられ、後端が左舷係船柱に2～3回巻かれて係止されていた。(写真1及び図1参照)



写真1 本船の状況

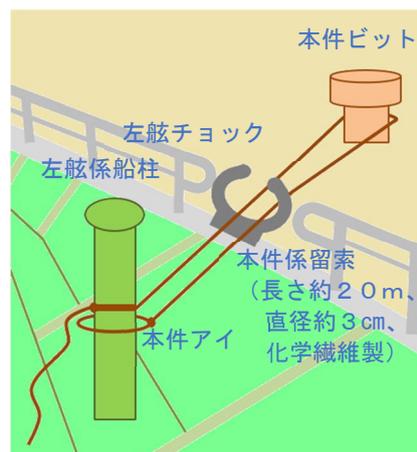


図1 本件係留索の係留状況 (イメージ)

船長は、機関を使用して船尾を岸壁から離れた後、乗組員Aに対し、本件係留索を放すよう口頭で指示した。

乗組員Aは、ふだんから、解らんした本件係留索を後端側から船内に取り込むようにしており、また、作業時間の短縮を目的として、本件アイを左舷係船柱から外し、本船が後進するのに伴って本件アイが舷外に引かれ、本件ビットから外れた後に取り込んでいた。

乗組員Aは、左舷係船柱に係止した本件係留索後端を一旦解き放して本件係留索を弛ませ、本件アイを左舷係船柱から外して舷側付近に置き、本件係留索後端を再度左舷係船柱に係止した後、船長に口頭で準備完了の合図をした。

*1 「オープンチョック」とは、係留用のロープを導くため、甲板上舷側に取り付ける上部の開いた金具をいう。

船長は、乗組員Aからの合図を受けて機関を極微速力後進とした。
乗組員Aは、本件アイが舷外に引かれて左舷チョックと船首側のハンドレール（以下「船首レール」という。）との間に引っ掛かったのを認め、本件アイを外そうとして舷側に近づいたところ、本件係留索に生じた輪の中に右足を踏み入れた。（図2参照）

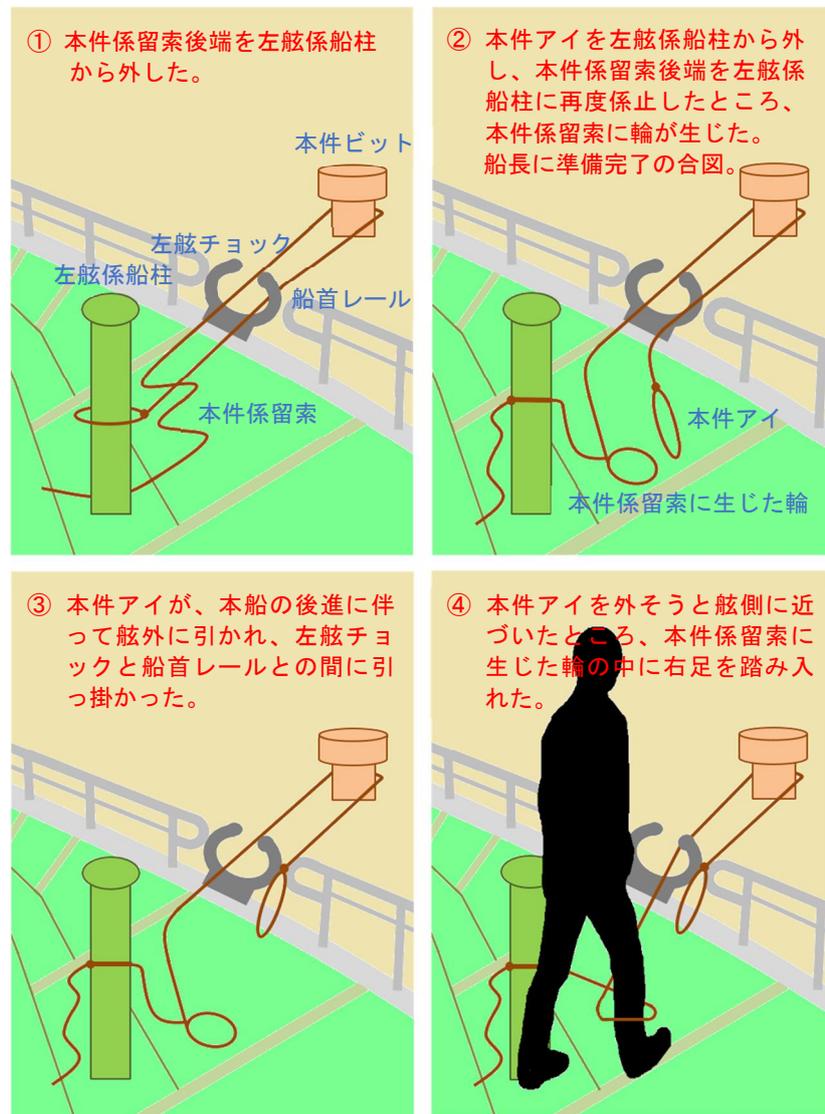


図2 本事故発生に至る状況（イメージ）

本件係留索は、00時17分ごろ本船の後進に伴って緊張し、乗組員Aの右下腿部を強く締め付けた後に破断した。

船長は、本件係留索が破断した音と乗組員Aの悲鳴を聞いて異常を察し、本船を岸壁に着けて左舷船首部に駆けつけたところ、倒れている乗組員Aを認めた。

乗組員Aは、船長が要請した救急車で羅臼町の診療所に搬送された後、北海道釧路市の病院に再搬送され、右下腿切断と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

船長は、本事故当時、乗組員Aの姿は見えなかったものの、船首甲板上に

オーニングを展開していたので、本件係留索の状況は見えず、また、乗組員Aから異常が生じた旨の報告がなかったため、本件アイが左舷チョックと船首レールとの間に引っ掛かったことに気付かないまま極微速力後進を続けた。

船長は、本事故当時、乗組員Aが、左舷チョックと船首レールとの間に引っ掛かった本件アイを外すことに気を取られ、足元を見ていなかったため、本件係留索に生じた輪の中に右足を踏み入れたのではないかと本事故後に思った。

左舷チョックと船首レールとの間には、約0.5cmの隙間があった。(写真2参照)



写真2 左舷チョックと船首レールの状況

乗組員Aは、本事故当時、体調不良を訴えておらず、ジャージの上下、ゴム長靴及びゴム手袋を着用していた。

本事故当時、岸壁の複数の照明等によって、離岸作業を行うのに十分な明るさがあった。

分析

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

あり

なし

本船は、羅臼港において離岸作業中、本件アイが左舷チョックと船首レールとの間に引っ掛かった状況下、乗組員Aが、本件係留索に生じた輪の中に右足を踏み入れたことから、船長が極微速力後進を続けて本件係留索が緊張した際、右下腿部を締め付けられて負傷したものと考えられる。

乗組員Aは、左舷チョックと船首レールとの間に引っ掛かった本件アイを外すことに気を取られ、足元を見ていなかったことから、本件係留索に生じた輪の中に右足を踏み入れたものと考えられる。

	<p>船長は、本件係留索の状況が見えなかったこと及び乗組員Aから異常が生じた旨の報告がなかったことから、本件アイが左舷チョックと船首レールとの間に引っ掛かったことに気付かないまま極微速力後進を続けたものと考えられる。</p> <p>本船において、離岸する際、本件係留索を船内に揚収しないまま後進を開始していたことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、羅臼港において離岸作業中、本件アイが左舷チョックと船首レールとの間に引っ掛かった状況下、乗組員Aが、本件係留索に生じた輪の中に右足を踏み入れたため、船長が極微速力後進を続けて本件係留索が緊張した際、右下腿部を締め付けられ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"> ・乗組員は、足元に索類が置かれている場合、足元に十分注意すること。 ・乗組員は、係留索が岸壁のビットにバイトに取られている状況下、離岸にあたって操船者から係留索を解き放つ指示を受けた際、係留索のアイの部分を速やかに船外に放り投げ、係留索を船内に取り込むこと。

付図1 事故発生場所概略図

