

# 船舶事故調査報告書

令和6年4月17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28日 11時30分ごろ
発生場所	千葉県白子町東方沖 片貝港北防波堤灯台から真方位202° 5.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 27.0′ 東経140° 25.6′）
事故の概要	漁船第二共成丸 <sup>きょうせい</sup> は、漁船第六共成丸 <sup>きょうせい</sup> と共に操業中、第二共成丸の漁労作業員が、第六共成丸の折れたデリックのブームに当たり、負傷した。
事故調査の経過	令和5年9月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第二共成丸、14トン CB2-65219（漁船登録番号）、九十九里まき網漁業生産組合（A組合） 15.72m（Lr）×4.60m×1.83m、FRP ディーゼル機関、610kW（動力漁船登録票による）、 昭和58年2月17日 （写真1 参照）



写真1 A船及びA船の僚船の外観

	<p>B 漁船 第六共成丸、19トン  CB2-65056 (漁船登録番号)、A組合  18.44m (Lr) × 4.48m × 2.17m、FRP  ディーゼル機関、610kW (動力漁船登録票による)、  昭和57年2月7日  (写真2 参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 73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53年6月16日  免許証交付日 令和3年12月16日  (令和9年10月27日まで有効)  漁労作業員A (インドネシア共和国籍) 26歳  操縦免許なし</p> <p>B 船長B 62歳  一級小型船舶操縦士  免許登録日 平成17年1月21日  免許証交付日 令和元年7月25日  (令和7年1月20日まで有効)</p>
死傷者等	重傷 1人 (漁労作業員A)
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長A及び漁労作業員Aほか10人が乗り組み、中型まき網漁業(2そうまき)の目的で、船長Bほか7人が乗り組むB船と共に、白子町東方沖の漁場に向け、令和5年6月28日03時30分ごろ、千葉県九十九里町片貝漁港を出港した。</p> <p>A船の行う中型まき網漁は、A船及びA船の僚船の網船2隻、B船ほか2隻計3隻の運搬船及び探索船1隻からなる船団(以下「共成丸</p>

船団」という。)を組み、探索船が探知した魚群を2隻の網船で囲うようにまき網を展張し、まき網を絞りながら巻き揚げ、海面付近に魚を寄せたのち、運搬船の三角網で魚を汲み取り、運搬船に魚を積み込むものであった。(図1参照)

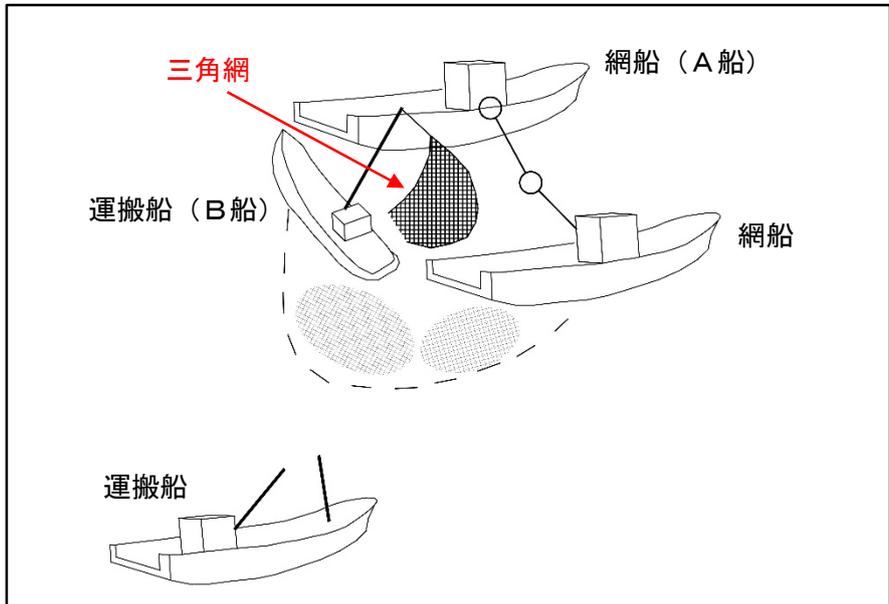


図1 操業状況(揚網・積取り)

(一般社団法人全国まき網漁業協会HP掲載図の模写)

共成丸船団は、漁場に到着し、1回目の操業を終え、2回目の操業を始め、揚網をしたのち、B船が網船の船尾方からまき網に横着けし、船長BがB船のデリックを操作し、デリックで三角網を吊り上げ、まき網に入った魚の汲み取りを始めた。

漁労作業員Aは、B船に移乗して魚の積込み作業を始めたが、三角網に入る魚の量が少ないことに気付き、まき網の張り具合を調整しようと思い、B船の船首からA船の船尾に移乗しようとした。

B船は、11時30分ごろ、デリックのブームが折れ曲がり、折れ曲がったブームの根元側が脱落して漁労作業員Aの背中に当たり、漁労作業員AはA船の甲板上に転倒した。(写真3参照)

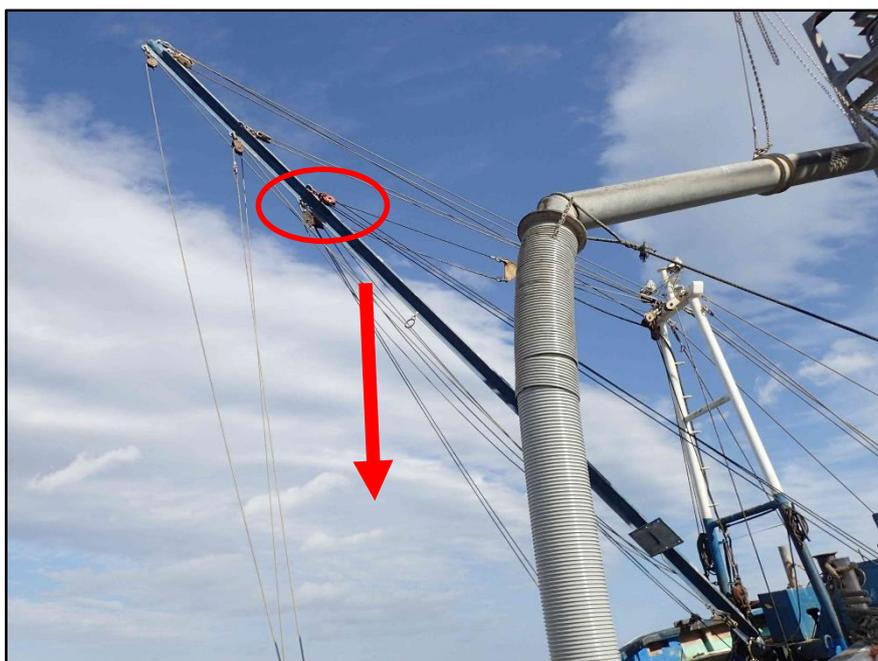


写真3 B船のブームの折れ曲がった位置（新替後）

船長Bは、作業を中断して漁労作業員Aの救護に当たり、A組合に本事故の発生を連絡し、救急車の手配を依頼した。

漁労作業員Aは、B船に乗せられて片貝漁港に戻り、救急車によって病院に搬送され、びまん性脳損傷、両外傷性血気胸、両側肺挫傷、骨折等と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

漁労作業員Aは、技能実習生を経て特定技能外国人として、A組合が所有する漁船に乗り組んでおり、漁労作業員として約5年の経験を有し、所属する技能実習生及び特定技能外国人の中ではリーダー的な存在であり、本事故当時、健康状態は良好であった。

漁労作業員Aは、本事故当時、カッパの上衣、下衣、つば付きのヘルメット及び自動膨張装置付きの腰巻き型救命胴衣を着用し、長靴を履いていた。

B船のデリックのブームは、内径が約100mm、肉厚が約4.5mm、長さが約10mの丸鋼管に、補強材として、厚さが約6mm、幅が約50mmの平鋼を90°ずつ4枚点付け溶接し、滑車を取り付ける位置に、平鋼を切断してアイプレートが溶接されて取り付けられていた。

B船のデリックのブームは、先端から約3m付近のアイプレートの溶接部分の丸鋼管が割れ、右舷側（舷側は、ブームが船尾に向いたときの舷、以下同じ。）及び下側の平鋼が破断しており、丸鋼管の割れがある部分及び平鋼が破断している部分が著しく腐食していた。（写真4、写真5、図2参照）



写真4 B船のデリックのブーム（令和5年12月撮影）



写真5 B船のデリックのブームの破断面（令和5年12月撮影）

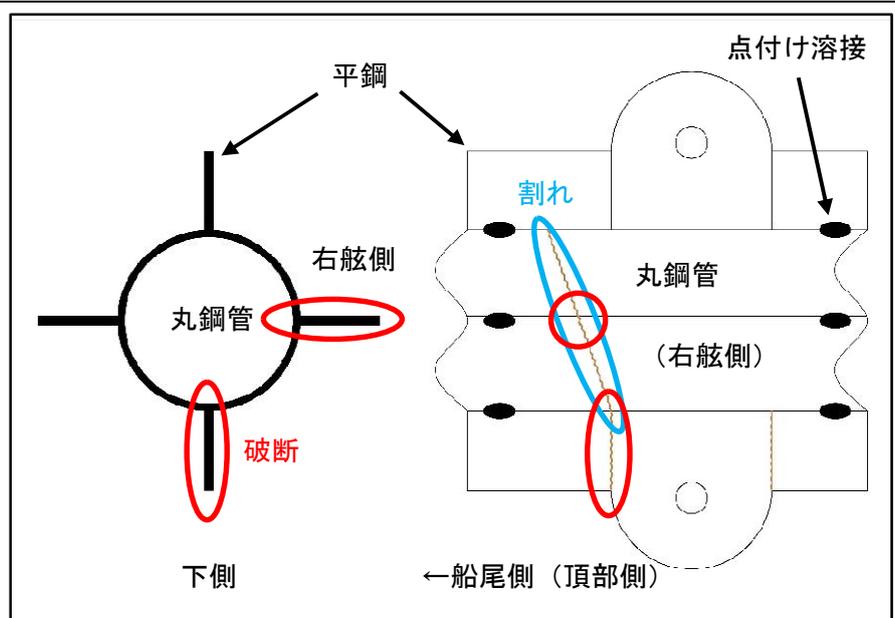


図2 B船のデリックのブームの損傷略図

B船は、ふだん、航海の有無に関わらず、デリックのブームを立てたままとしており、デリック等の整備は、休漁期に入渠する際に船体の塗装と併せてデリック等の塗装等を行っており、本事故発生前の整備は、令和4年10月であった。

船長Bは、ふだん、発航前にデリック等の揚貨装置を目視で点検していたが、ブームに割れや破断があることに気付かなかった。

**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

A船及びB船は、白子町東方沖で操業中、漁労作業員Aが、B船の船首からA船の船尾に移乗しようとした際、B船のデリックのブームが折れ曲がったことから、折れ曲がったブームの根元側が脱落して背中に当たり、A船の甲板の上に転倒して負傷したものと推定される。

B船のデリックのブームは、先端から約3m付近のアイプレートの溶接部分の丸鋼管が割れ、右舷側及び下側の平鋼が破断しており、丸鋼管の割れがある部分及び平鋼が破断している部分が、著しく腐食していたことから、腐食部から割れが拡大して丸鋼管が破断し、上側及び左舷側の平鋼だけではブームに掛かる重量を支えきれず、腐食により折れ曲がったものと考えられる。

B船は、デリック等の整備に関し、休漁期に入渠する際に船体の塗装と併せてデリックの塗装等を行っており、船長Bが、発航前にデリック等の揚貨装置を目視で点検していたが、ブームに塗装が施されていたことによって、割れや破断が隠され、割れや破損に気付かなかったものと考えられる。

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、B船が白子町東方沖で操業中、漁労作業員Aが、B船の船首からA船の船尾に移乗しようとした際、B船のデリックのブームが腐食により折れ曲がったため、折れ曲がったブームの根元側が脱落して背中に当たり、A船の甲板上に転倒したことにより発生したものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A組合は、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ A組合が所有するデリックを装備する同種漁船に対し、原則として1年に1回、デリックのブームのハンマーによる打音点検を行うこととした。</li> <li>・ A組合が所有するデリックを搭載する同種漁船に対し、原則として5年ごとに、デリックのブームを交換することとした。</li> </ul> <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>・ 揚貨装置を装備する漁船の船長は、各部材の支点、溶接箇所等は、腐食が発生しやすいことに留意し、腐食が発生している場合は、単に塗料を上塗りするだけでなく、腐食部分を除去し、腐食の程度を見極め、必要に応じ、部材を補強し、腐食防止措置を行ってから塗料の上塗りをする事。</li> <li>・ 揚貨装置を装備する漁船の船舶所有者は、乗組員による揚貨装置等の自主点検等が難しい場合、船舶の保守が適正に行われるよう、点検業務を外部委託することなどを考慮すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

