

船舶事故調査報告書

令和6年6月5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5月14日 06時25分ごろ
発生場所	北海道小平町臼谷漁港北西方沖 臼谷港西防波堤灯台から真方位318° 5.4海里（M）付近 （概位 北緯44° 03.2′ 東経141° 35.0′）
事故の概要	漁船吉祥丸は、操業中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和5年6月1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 吉祥丸、9.7トン HK2-23022（漁船登録番号）、有限会社細畑漁業部 15.30m（Lr）×3.99m×1.25m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成17年5月24日
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2年10月26日 免許証交付日 令和元年11月18日 （令和7年10月25日まで有効） 乗組員A 46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 東南東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長及び乗組員Aほか2人が乗り組み、ほたて貝の稚貝揚収の目的で、04時ごろ臼谷漁港を出航した後、同漁港北西方沖に設置されたほたて貝養殖施設において、船首を南方に向けて漂泊し、ほたて貝育成用の籠（以下「ザブトン」という。）を垂下した幹綱（長さ約200m、直径34mm、化学繊維製）を、左舷側船首尾の舷縁2か所に設置されたガイドローラー（以下、船首側のガイドローラーを「船首ローラー」、船尾側のガイドローラーを「船尾ローラー」という。）に渡し掛け、ザブトンの揚収を開始した。（図1、写真1～2参照）

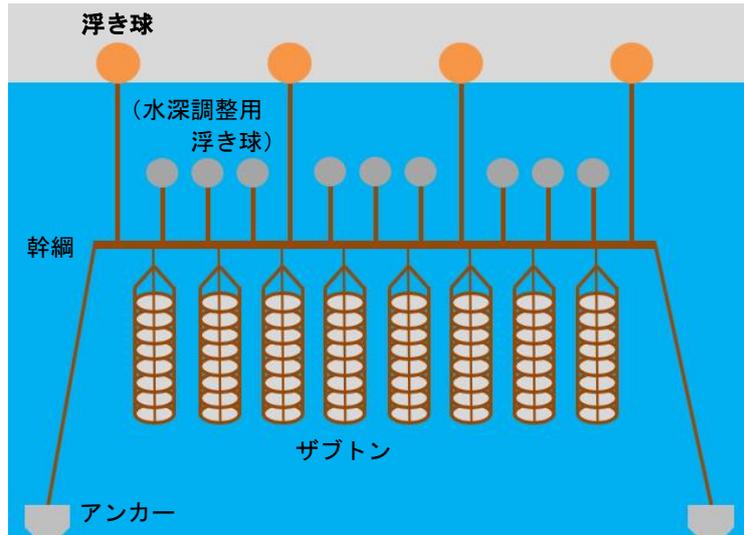


図1 養殖施設の状況（イメージ）



写真1 本船



写真2 船尾ローラーの状況

船長は、幹綱に浮き球を取り付けたままにすると、浮き球のロープ（直径18～20mm、化学繊維製）を結んだ部分がこぶになっていて、幹綱がローラーから外れやすくなるので、幹綱の前端付近に取り付けられた浮き球だけを残し、それ以外の浮き球を幹綱から外してザブトンの揚収を行った。

船長は、ザブトンの揚収を終えた後、‘幹綱の後端付近に1個の浮き球のロープを結ぶ作業’（以下「浮き球作業」という。）を行うことで、幹綱の前後端付近に1個ずつ浮き球を取り付けた状態としてから臼谷漁港に戻ろうと考えていたところ、幹綱が船首ローラーから外れたのを認めた。

船長は、幹綱が船尾ローラーだけに掛かった状態では、同ローラーからも外れやすくなるので、浮き球作業を行うことを躊躇したものの、乗組員Aが同作業に慣れており、迅速に行うことができると思い、乗組員Aに対し、同作業を行うよう指示した。

乗組員Aは、左舷方を向いて船尾ローラーの船首側に立ち、左腕を幹綱の下にして浮き球作業を行っていたところ、幹綱が船尾ローラーから外れ、幹綱と舷縁の間に左腕を挟まれた。（図2～3参照）



図2 乗組員配置図

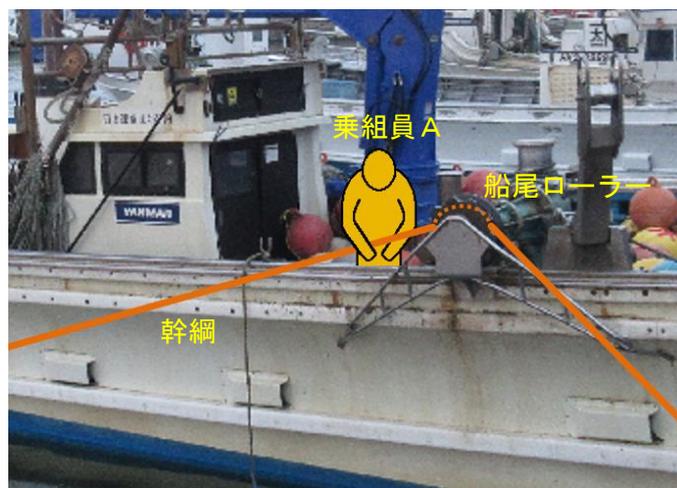


図3 乗組員Aの作業状況（イメージ）

船長は、船体中央部の機関室左舷側に立って船首方を見ていたとこ

	<p>ろ、乗組員Aの悲鳴が聞こえたので、船尾方を振り返って事態を知り、自身の家族に携帯電話で救急車の手配を依頼し、急いで臼谷漁港に戻った。</p> <p>乗組員Aは、臼谷漁港で待機していた救急車で北海道留萌市の病院に搬送され、左腕の橈骨及び尺骨骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故当時、船尾ローラーに掛かった状態の幹綱は、舷縁の約30cm上方に位置していた。</p> <p>乗組員Aは、過去に本船での漁労経験が7～8年あり、船長に繁忙期の手伝いを頼まれ、本事故当時は臨時の乗組員として乗船していた。</p> <p>船長は、本事故当時、東寄りの風によって船体が幹綱から離れる方向(西側)に圧流されていたので、幹綱が、船首ローラーから外れ、その後、船尾ローラーからも外れたのではないかと本事故後に思った。(図4参照)</p> <div data-bbox="815 891 1198 1328" data-label="Diagram"> </div> <p>図4 本事故当時の風の状況</p> <p>船長は、幹綱に取り付けられた浮き球が1個であっても、次回の操業時に幹綱の位置が分かるので、幹綱が船尾ローラーだけに掛かり、同ローラーからも外れる危険性が増した状況で、浮き球作業を行わなければよかったと本事故後に思った。</p> <p>本船には、幹綱がガイドローラーから外れないようにするためのストッパーが装備されていなかった。(写真3参照)</p>

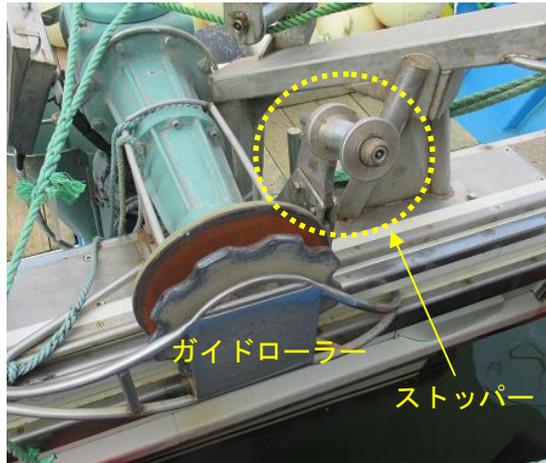


写真3 ストッパーを装備した実例

<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 あり</p> <p>本船は、臼谷漁港北西方沖において操業中、船首ローラーと船尾ローラーに渡し掛けていた幹綱が船首ローラーから外れた状況下、乗組員Aが、船長からの指示を受けて浮き球作業を行っていた際、幹綱が船尾ローラーからも外れたことから、幹綱と舷縁の間に左腕を挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、乗組員Aが浮き球作業に慣れており、迅速に行うことができると思ったことから、乗組員Aに対し、同作業を行うよう指示したものと考えられる。</p> <p>本船は、東南東風によって幹綱から離れる方向に圧流されたことから、幹綱が船首ローラーから外れ、その後、船尾ローラーからも外れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、臼谷漁港北西方沖において操業中、船首ローラーと船尾ローラーに渡し掛けていた幹綱が船首ローラーから外れた状況下、乗組員Aが、船長からの指示を受けて浮き球作業を行っていた際、幹綱が船尾ローラーからも外れたため、幹綱と舷縁の間に左腕を挟ま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>船長は、本事故後、船首尾のガイドローラーに渡し掛けた幹綱が、一方のローラーから外れた場合、幹綱に浮き球を取り付ける作業などを行わないこととした。</p> <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"> ・ほたて貝養殖漁業に従事する漁船の船長は、風波の影響によって船体が幹綱から離れる方向に圧流されると、幹綱がガイドローラーから外れる危険性があることに留意するとともに、幹綱が1

か所のガイドローラーだけに掛かっている状態では、その危険性が増すので、幹綱に浮き球を取り付ける作業を行わないこと。

- ・ほたて貝養殖漁業に従事する漁船の船長は、幹綱がガイドローラーから外れることのないよう、ガイドローラーにストッパーを装備することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

