

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類 | 乗組員負傷 |
| 発生日時 | 令和5年6月14日 05時00分ごろ |
| 発生場所 | 宮城県気仙沼市日門 ^{ひかど} 漁港南東方沖 日門港防波堤灯台から真方位124° 1.2海里付近 (概位 北緯38° 47.8′ 東経141° 34.8′) |
| 事故の概要 | 漁船第二十八喜久丸 ^{きく} は、定置網漁の網揚げ作業中、甲板員が負傷した。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年6月27日、主管調査官（仙台事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 漁船 第二十八喜久丸 19トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | MG2-6297（漁船登録番号）、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、二級小型 甲板員A、二級小型 |
| 負傷者 | 軽傷 1人（甲板員A） |
| 損傷 | なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長及び甲板員Aほか6人が乗り組み、‘ロープや浮き球で構成される定置網の外側の型枠’（以下「側桁」という。）に左舷を着けて係留し、ブルワーク付近に引き寄せた状態で袋網（落とし網）の網揚げ作業（定置網の袋網を揚げる作業）を開始した。</p> <p>（付図1 事故発生状況図 参照）</p> <p>袋網は、網の海底部分の両端に取り付けられたガンダ綱と称するロープを、海底に設置された滑車を経由させて側桁に連結することで展張される構造となっており、網揚げ作業の際、ガンダ綱を側桁から取り外す必要があった。</p> <p>甲板員Aは、側桁からガンダ綱を取り外す準備として、‘先端の^{とが}尖った鉄棒’（以下「スパイキ」という。）などを差し込むことで、‘側桁とガンダ綱の接続部（リングやロープ）を容易に解放できる連結金具’（以下「オートシャックル」という。）の解放作業を開始した。（写真1参照）</p> |

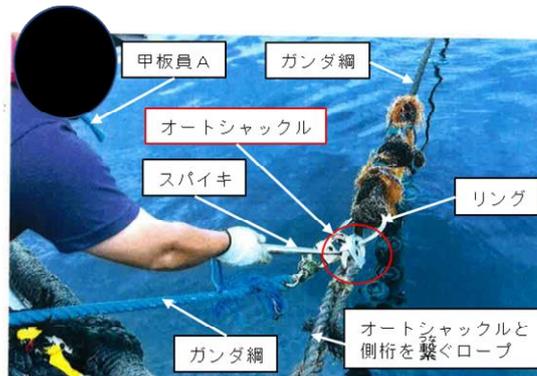


写真1 オートシャックルの解放作業（再現）

甲板員Aは、オートシャックルを解放する際、本船の左舷ブルワーク上にある側桁の上に左手を置いた状態で船縁から体を乗り出しながら、右手に持ったスパイキでオートシャックルを解放したところ、ガンダ綱が外れた反動で側桁が船側に弾かれ、左手母指が側桁とブルワークとの間に挟まれた。（写真2、3参照）

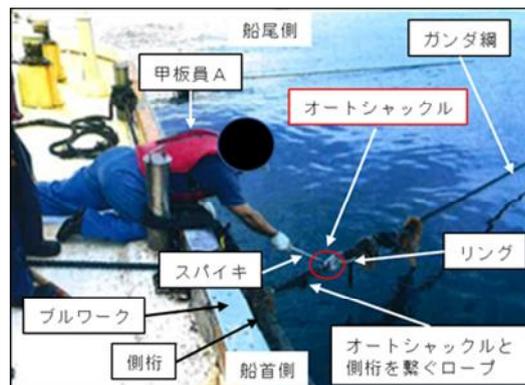


写真2 体を乗り出した状態（再現）



写真3 本船の左舷ブルワーク上にある側桁の上に左手を置いた状態（イメージ）

甲板員Aは、本事故の発生に気付いた他の甲板員が119番通報を行い、網揚げ作業に従事中的別の漁船で日門漁港に搬送された。

甲板員Aは、日門漁港に帰港後、救急車で宮城県石巻市内の病院に

| | |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>搬送され、左手母指切断と診断された。</p> <p>甲板員Aは、船縁から体を乗り出せば届く位置にあるオートシャックルを解放することに意識を集中していたので、左舷ブルワーク上の側桁の上に左手を置いた状態に気付かず、ガンダ綱が外れた反動で側桁が船側に弾かれ、左手母指が側桁とブルワークとの間に挟まれたと思った。</p> <p>船長は、ふだん、体を乗り出だして側桁とガンダ綱を取り外す際、オートシャックルを解放したときの反動や船体の動揺などでけがや落水する危険もあるので、乗組員に対してブルワーク上の側桁やロープの上に手を置かないように指導していた。</p> |
| <p>分析</p> | <p>本船は、定置網漁の網揚げ作業中、甲板員Aが、側桁をブルワーク付近に引き寄せた状態で、船縁から体を乗り出せば届く位置にあるオートシャックルを解放することに意識を集中し、左手をブルワーク上の側桁の上に置いていたことに気付かずにオートシャックルを解放したことから、解放時の反動で側桁が船側に弾かれ、左手母指が側桁とブルワークとの間に挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、側桁がブルワーク付近に引き寄せられた際、ガンダ綱を側桁から外す作業を迅速に行おうと、接続部のオートシャックルの解放に意識が向き、船縁から体を乗り出した際、左手の位置に注意を払うことができなかった可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、定置網漁の網揚げ作業中、甲板員Aが、オートシャックルを解放することに意識を集中し、左手をブルワーク上の側桁の上に置いていたことに気付かずにオートシャックルを解放したため、解放時の反動で側桁が船側に弾かれ、左手母指が側桁とブルワークとの間に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>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"> ・乗組員は、ブルワーク付近でロープ及びオートシャックル等で作業を行う場合、不意にロープ等がブルワークに接触して手指を挟まれたり、オートシャックルを解放した際、反動でロープが船縁に弾かれたりするおそれがあるので、不用意にブルワーク及びロープ上に手を置かないこと。 ・乗組員は、船縁から体を乗り出してロープ作業等を行う場合、落水や不用意にブルワーク及びロープ上に手を置いたりするおそれがあるので、可能な限り体を乗り出さないようにして作業することが望ましい。 ・船長は、乗組員に対して、特定の作業のみに意識を集中することなく、ブルワーク上の側桁やロープの上に手を置かないよう指導を徹底すること。 |

付図1 事故発生状況図

