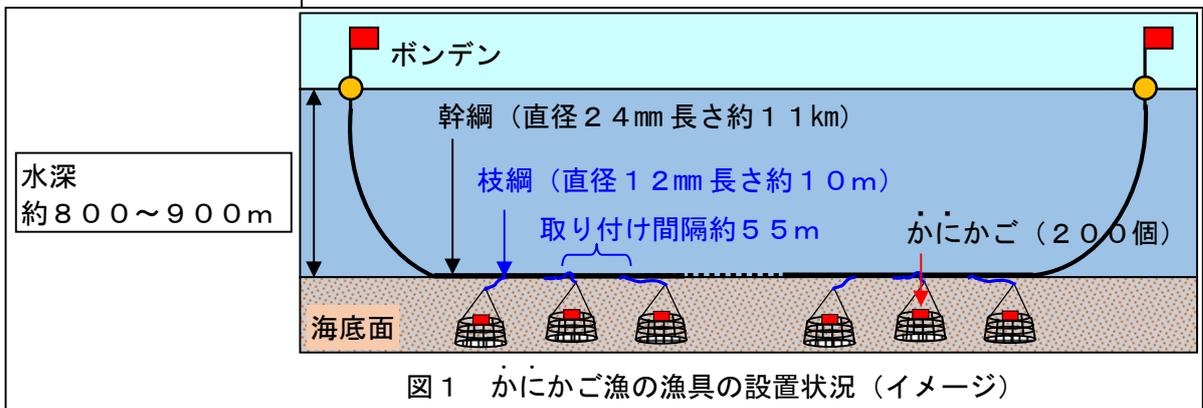


船舶事故調査報告書

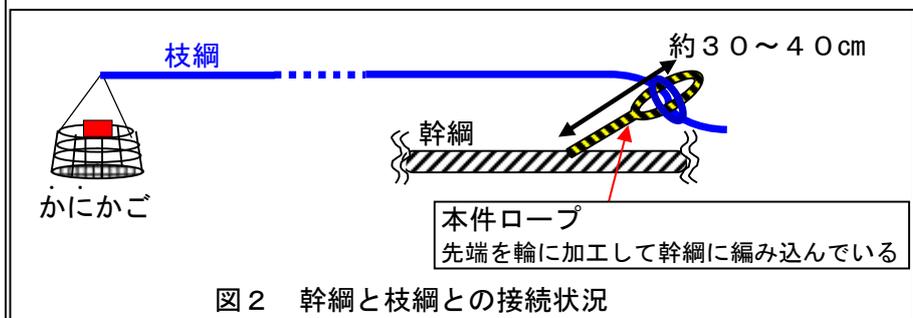
令和7年1月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和5年12月4日 18時00分ごろ
発生場所	京都府京丹後市経ヶ岬 ^{きょうが} 北方沖 経ヶ岬灯台から真方位008°47.4海里（M）付近 （概位 北緯36°33.7′ 東経135°21.5′）
事故の概要	漁船 ^{えいふく} 栄福丸は、かにかご漁の操業中、甲板員がウインチドラムに左手を巻き込まれて負傷した。
事故調査の経過	令和6年1月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 栄福丸、19トン HG2-6058（漁船登録番号）、栄福水産有限会社 25.50m×4.51m×1.64m、FRP ディーゼル機関、890kW、平成20年7月26日 第292-48600号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
船首ローラー	<p style="text-align: center;">写真1 本船</p>
乗組員等に関する情報	船長 52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8年8月16日 免許証交付日 令和3年6月11日 （令和8年8月15日まで有効）

	甲板員A 52歳 操縦免許 なし
死傷者等	重傷 1人(甲板員A)
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2～3、視界 良好 海象：波高 約1m 日没時刻：16時42分
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか3人が乗り組み、かにかご漁の目的で、令和5年12月4日08時46分ごろ兵庫県香美町香住漁港を出航して経ヶ岬北方沖の漁場に向かった。 本船は、12時00分ごろ漁場に到着し、数日前に設置した漁具の末端に目印として取り付けたボンデンを見つけて揚収した後、機関を中立にして漂泊を始め、乗組員全員により漁具の引揚げ作業を開始した。(図1参照)



本船の漁具は、直径2.4mm 長さ約1.1kmの幹網に、先端を輪に加工した直径2.0mm 長さ約30～40cmのロープ（以下「本件ロープ」という。）を約5.5mの間隔で200本編み込み、本件ロープの輪に、末端にかにかごを取り付けた直径1.2mm 長さ約10mの枝網が繋がれたもので、水深約800～900mの海底に設置されていた。(図2参照)



幹網は、甲板員Aが操作する左舷通路のウインチドラム（以下「本件ドラム」という。）によって船首ローラーを経由して引き揚げられ、

本件ドラムに7～8回巻かれて船尾方に送られ、更に甲板員（以下「甲板員B」という。）が操作する船尾ドラムによって後部甲板に送られ、甲板員Bによって輪状に積み上げられていった。

甲板員の1人（以下「甲板員C」という。）は、幹綱の引き揚げに伴って左舷側海面に浮上したかにかごをデリックで吊り上げ、船長は、本件ロープの輪に繋がれた枝綱を解いてかにかごを舷門から取り込み、もう1人の甲板員（以下「甲板員D」という。）は、かにかご内のかにを魚倉に移した後、かにかごに餌を付けて右舷通路に置いていった。（図3参照）

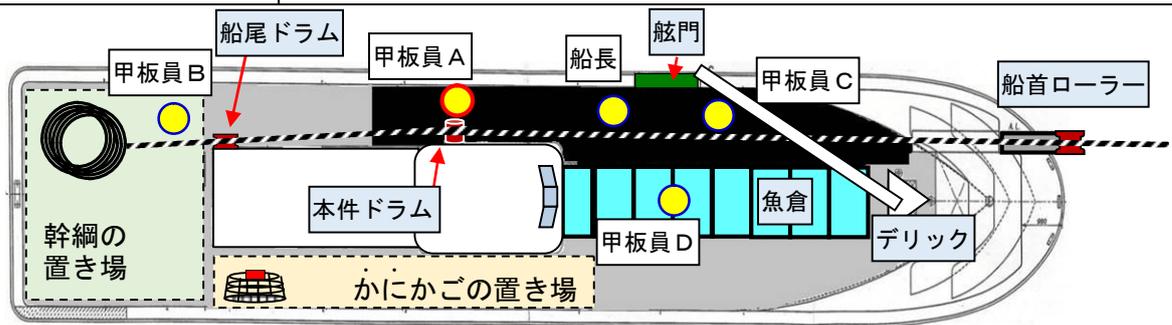


図3 事故発生時の乗組員の作業配置（平面図）

甲板員Aは、船長、甲板員C及び甲板員Dの作業の進捗に合わせて本件ドラムの操作レバーに連結した延長レバーを右手で動かし、本件ドラムの停止と巻取りを繰り返していた。

甲板員Aは、本件ロープが幹綱と共に本件ドラムに巻き取られる際、幹綱の巻取り状態が乱れると幹綱が本件ドラムから外れるなどして危険なので、巻取り状態が乱れないように注意していた。（写真2～4参照）



写真2 左舷通路



写真3 本件ドラム

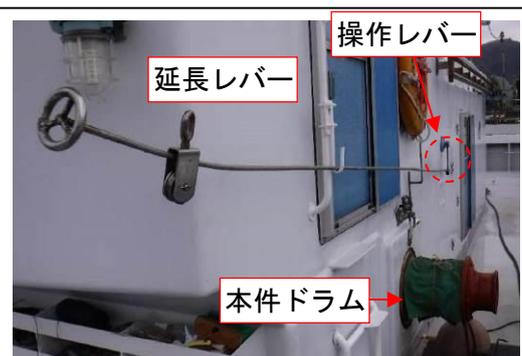


写真4 本件ドラムの操作用レバー

（漁業協同組合提供）

甲板員Aは、18時00分ごろ、本件ロープが幹綱に絡んだ状態で本件ドラムに巻き取られようとしているのを認め、本件ドラムを動かしたまま左手で本件ロープを引っ張って絡まりを解こうとしたところ、左手人差し指と中指が本件ロープの輪に挟まり、左手が本件ドラ

	<p>ムに巻き込まれた。</p> <p>船長は、甲板員Aの声を聞いて、本件ドラムから自力で離れた甲板員Aに駆け寄り左手の負傷を認め、右手で左手首を押さえて傷口を心臓より高い位置に保持して安静にしているよう指示するとともに、漁業無線局と交信して海上保安庁に救助要請を行うよう依頼した。</p> <p>甲板員Aは、来援した海上保安庁のヘリコプターで本船から吊り上げ救助され、救急車に引き渡されて病院に搬送され、左手の母指の挫創、示指及び中指の基節部切断並びに環指の末節部切断と診断された。</p> <p>本船は、操業を終えて香住漁港に戻った。</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>本船のかにかご漁は、9月1日から翌年5月31日まで行われていた。</p> <p>本船では、船長を含む6人の乗組員が甲板で操業に従事しており、本事故当日、かにかごから魚倉にかにを移す作業等を行う甲板員1人が体調不良のために乗船しておらず、甲板員Dの作業量は増えていたが、甲板員Aの作業量はふだんと変わらなかった。</p> <p>甲板員Aは、漁船の甲板員として約20年の経験があり、主に沖合底引き網漁船に乗っていたが、本船と同種のかにかご漁船にも約2年間乗っていたことがあり、約2年前から本船の甲板員として働くようになった。</p> <p>船長は、ふだんから漁場に向けて出航する際、乗組員に対して、操業時に負傷することのないよう甲板での作業に関する注意喚起を行っていた。また、甲板員Aが本件ドラム操作時に本件ドラムを動かしたまま巻き取られているロープに手を触れるなど、巻き込まれ事故につながる行動をこれまで数回目撃したことがあり、その都度口頭で指導していた。</p> <p>甲板員Aは、ふだんは本件ドラムを止めてから幹綱の巻取り状態の乱れを直していたが、本事故時、本件ドラムを停止しなくても本件ロープの絡まりは解けると思い、本件ドラムを動かしたまま本件ロープを引っ張って絡まりを解こうとした。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、経ヶ岬北方沖の漁場においてかにかご漁の操業中、甲板員Aが、本件ロープが幹綱に絡んだ状態で本件ドラムに巻き取られようとしているのを認め、幹綱との絡まりを解こうと左手で本件ロープを引っ張った際、本件ドラムを動かしたまま行ったことから、左手人差し指と中指が本件ロープの輪に挟まり、左手が本件ドラムに巻き込ま</p>

	<p>れて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、本件ドラムを停止しなくても本件ロープの絡まりは解けると思ったことから、本件ドラムを動かしたまま本件ロープを引っ張って幹綱との絡まりを解こうとしたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから甲板での作業に関する注意喚起を行い、また、巻き込まれ事故につながる行動を目撃した際には口頭で指導していたことから、乗組員への安全指導を行っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が経ヶ岬北方沖の漁場においてかにかご漁の操業中、甲板員Aが、幹綱との絡まりを解こうと左手で本件ロープを引っ張った際、本件ドラムを動かしたまま行ったため、左手人差し指と中指が本件ロープの輪に挟まり、左手が本件ドラムに巻き込ま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"> ・ 漁船の乗組員は、ウインチドラムでロープ等の巻取り作業を行っているとき、巻取り状態の乱れを直すなど回転部分に体を接近させる必要がある場合は、ウインチドラムを停止してから行うこと。 ・ 複数人が乗り組む漁船の船長は、乗組員への安全指導等を継続的に行い、乗組員の安全意識の向上、操業時等の事故防止に努めること。

付図1 事故発生場所概略図

