

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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 高橋 明 子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和5年12月2日 08時20分ごろ
発生場所	北海道白糠町白糠漁港 釧路白糠港南防波堤灯台から真方位074° 700m付近 （概位 北緯42° 57.2′ 東経144° 05.5′）
事故の概要	漁船第五十八拓洋丸は、離岸作業中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和5年12月26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 第五十八拓洋丸、9.7トン HK2-20242（漁船登録番号）、個人所有 14.66m（Lr）×3.73m×1.34m、FRP ディーゼル機関、423kW、昭和61年6月
乗組員等に関する情報	船長 64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56年2月12日 免許証交付日 令和5年8月9日 （令和10年10月21日まで有効） 乗組員A 29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 西、風力 2 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、白糠漁港東側の岸壁に、船首を南方に向けて左舷着けで係留中、令和5年12月2日08時過ぎ、離岸作業を開始した。（写真1参照）



写真 1 本船の状況

本船は、ふだん、船首から 2 本及び船尾から 1 本取った係留索で岸壁に係留されていたが、当日中に再度出航する予定であったので、船首尾から 1 本ずつ取った係留索（以下、船首側の係留索を「本件係留索」という。）で係留されており、本件係留索は、船体中心線上に 2 基設置された係船柱のうち、船首側から 2 基目の係船柱（以下「本件係船柱」という。）に取られていた。（図 1 参照）

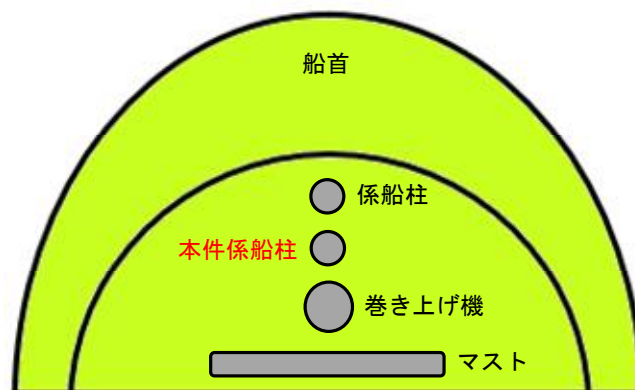


図 1 船首部の状況

本件係留索は、本件係船柱に先端のアイ（環）を掛けて岸壁に繰り出され、岸壁のビットに回し掛けられた後、適度な長さで本件係船柱に係止され、後端のコイルされた部分（以下「本件コイル」という。）が船首左舷側の甲板上に置かれていた。（図 2 及び写真 2 参照）

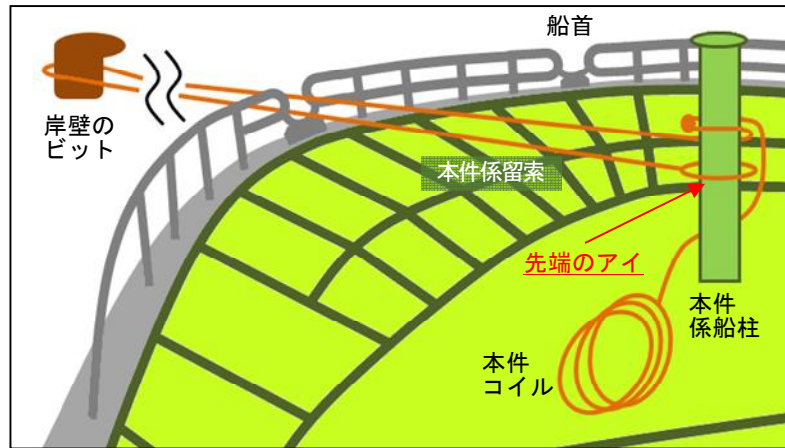


図2 本事故当時の係留状況（イメージ）



写真2 現場調査時の係留状況

船長は、離岸する際、ふだんから、船尾の係留索を放した後に左舵一杯で前進して船尾を岸壁から離し、船首の係留索を放した後に舵を戻して後進するようにしていた。

船長は、ふだんどおり船尾を岸壁から離した後、本船を後進させるために後方に意識を向けた。

乗組員Aは、船尾が岸壁から離れたのを見計らい、本件コイルの縁を右足で踏んだ状態で、‘本件係留索を本件係船柱から解いて岸壁のビットから外す作業’（以下「本件解らん作業」という。）を開始した。

船長は、本件解らん作業が手間のかかる作業ではない上、船首部に本件係留索だけを取っていたので、船尾を岸壁から離した後、乗組員Aが短時間で本件解らん作業を終わらせると思い、本件解らん作業の状況を確認しないまま機関を微速力後進とした。

乗組員Aが本件係留索の本件係船柱に係止された部分（以下「本件

係止部」という。)を解いていたところ、本船が後進を開始し、その後本件係止部が解けた。

乗組員 A は、本件係留索が本船の後進に伴って岸壁側に引かれた際、本件コイルが右足首に絡んだ状態となり、本件係留索と共に岸壁側に引かれ、船首付近から本船と岸壁との間に落水した。

(図 3 参照)



図 3 本事故発生に至る状況 (イメージ)

船長は、周囲から発せられた「あー」という声を聞いて乗組員 A の落水を知り、機関を中立とした。

乗組員 A は、船尾にいた乗組員が投じた防舷材に掴まっていたところ、岸壁で作業をしていた漁業者らによって岸壁に引き揚げられ、救急車で北海道釧路市の病院に搬送され、右足関節内果解放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

船長は、離岸作業において、ふだんから、乗組員に作業終了の合図をさせることなく、自身の判断で本船を後進させるようにしており、また、乗組員に対し、後進を開始する旨の合図をしていなかった。

	乗組員 A は、係留索を係船柱から解く作業を行う際、ふだんは係留索を踏まないように注意していたが、本事故当時は、無意識に本件コイルの縁を右足で踏んでいたのではないかと思った。 乗組員 A は、本船乗組員としての経験が約 3 年あり、本事故当時、体調は良好で、上衣はパーカーと保温効果の高いベストを、下衣は防寒用のズボンを着用し、ゴム手袋を着けてゴム長靴を履き、キャップ形の帽子を被っていたが、救命胴衣は着用していなかった。
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 本船は、白糠漁港において離岸作業中、船長が、本件解らん作業の状況を確認しないまま本船を後進させたことから、本船の後進に伴って、本件コイルの縁を踏んでいた乗組員 A の右足首に本件係留索が絡み、乗組員 A が、岸壁側に体を引かれつつ船首付近から落水し、右足を負傷したものと考えられる。 船長は、乗組員 A が短時間で本件解らん作業を終わらせると思い込み、後方の確認に意識を向けていたことから、本件解らん作業の状況を確認しなかったものと考えられる。 本船では、離岸作業を行う際、船長と乗組員との間において、各作業の開始や終了の合図及び確認が行われておらず、このことが本事故の発生に関与したものと考えられる。 乗組員 A は、本件コイルの縁を右足で踏んだ状態で本件解らん作業を行っていたことから、本船の後進に伴って本件係留索が岸壁側に引かれた際、本件コイルが右足首に絡んだ可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、白糠漁港において離岸作業中、船長が、本件解らん作業の状況を確認しないまま本船を後進させたため、本船の後進に伴って、本件コイルの縁を踏んでいた乗組員 A の右足首に本件係留索が絡み、乗組員 A が、岸壁側に体を引かれたことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、離岸する際、離岸作業の安全を十分確認した上で操船すること。 ・ 船長は、作業の開始や終了における合図及び確認の方法を定め、乗組員間でその実施を徹底させること。 ・ 乗組員は、足元の索類に十分注意し、索類を踏んだ状態で作業を行わないこと。

付図 1 事故発生場所概略図

