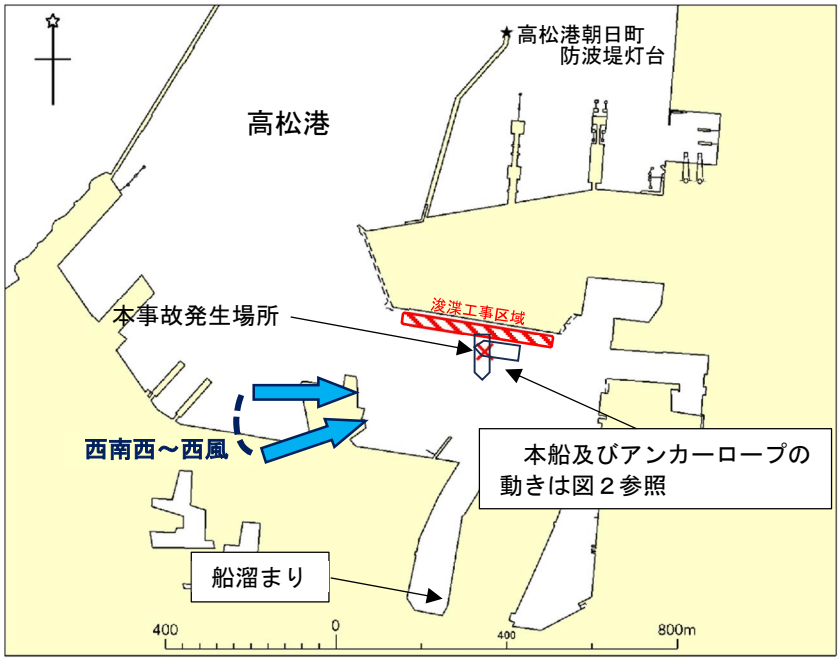
船舶事故調査報告書

令和８年９月３０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７年１月２８日　０９時３０分頃
発生場所	香川県高松市高松港 高松港朝日町防波堤灯台から真方位１８４°７５０m付近 （概位　北緯３４°２１．２′　東経１３４°０３．５′）
事故の概要	警戒船拓（たく）丸の船長は、揚錨作業中、錨と接触して負傷した。
事故調査の経過	令和７年５月１５日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	警戒船　拓丸、７．９トン ＫＡ２－１５０６（漁船登録番号）、個人所有 １３．７０m（Lr）×３．５６m×１．２８m、ＦＲＰ ディーゼル機関、２２０．７kW、昭和６３年３月１１日 第２８０－４２５９７号（船舶検査済票の番号） （写真１　参照） 写真１　本船
乗組員等に関する情報	船長　２９歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成２５年８月２２日 免許証交付日　令和５年６月１６日 （令和８年７月１３日まで有効）
死傷者等	重傷　１人（船長）
損傷	なし

気象・海象	気象：天気　雨、風向　西南西～西、風力　５、視界　良好 海象：波高　約１～１．５ｍ、潮汐　上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか１人が乗り組み、浚渫工事の警戒業務（工事区域に関係者以外の船舶が進入しないように監視する業務、以下「警戒業務」という。）に当たる目的で、高松港港内の船溜まりを出発し、浚渫工事区域付近で船首を西方に向けて投錨後、令和７年１月２８日０８時頃から警戒業務を開始した。 高松港付近では、西寄りの風が吹くと船体が振れ回り、通航船舶の邪魔になることがあるので、船長は、ふだんから、警戒業務を行う前に風の情報を把握し、風向等によっては本船を移動させることとしていた。 船長は、本事故当日、高松港では０９時頃から西寄りの風が強くなるとの情報を把握していた。 （図１　参照）  図１　本事故発生場所 船長は、０９時頃、西南西～西の風が強くなり出したので、錨泊場所を移動することとし、乗組員を操舵につけ、操舵室前の甲板上で揚錨作業を開始した。 本船における揚錨作業は、通常、油圧ローラーを使用して船首部先端を経由したアンカーロープ（以下「本件ロープ」という。）を巻き揚げ、アンカー（以下「本件アンカー」という。）が海面上に現れた後、油圧ローラーを止め、本件ロープを手繰り寄せて本件アンカーを船内に取り込む方法によって行われていた。油圧ローラーのスイッチレバーは、操舵室外側に設置されていた。 本船は、通常どおり船首部先端を経由して本件ロープを巻き揚げて

いたが、錨泊場所付近では、風浪が生じ、船体が左右に揺れる状態となった。

この状況において、本船は、更に突風のような強い風を受け続ける状態となり、船首の向きが左右に振れ出した時、本件アンカーを巻き揚げている途中で船首部先端を経由していた本件ロープが移動し、左舷側中央部舷端を経由して本件ロープを巻き揚げる状態となった。（図２、写真２、３参照）

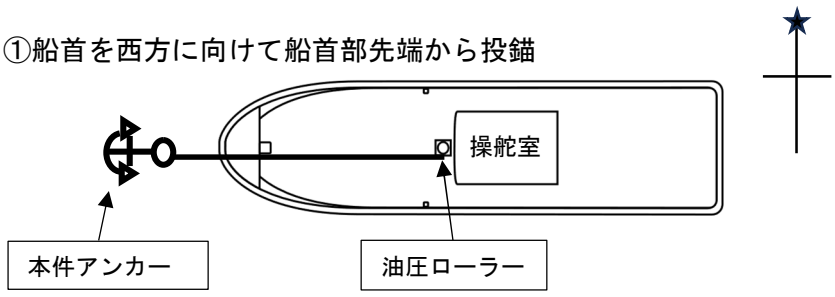


図２　本船及び本件ロープの動き

写真２　操舵室前の甲板上

本件ロープが左舷側に移動した際、船長の立ち位置は、油圧ローラーのスイッチレバーを操作できる位置から反対側の右舷側となった。

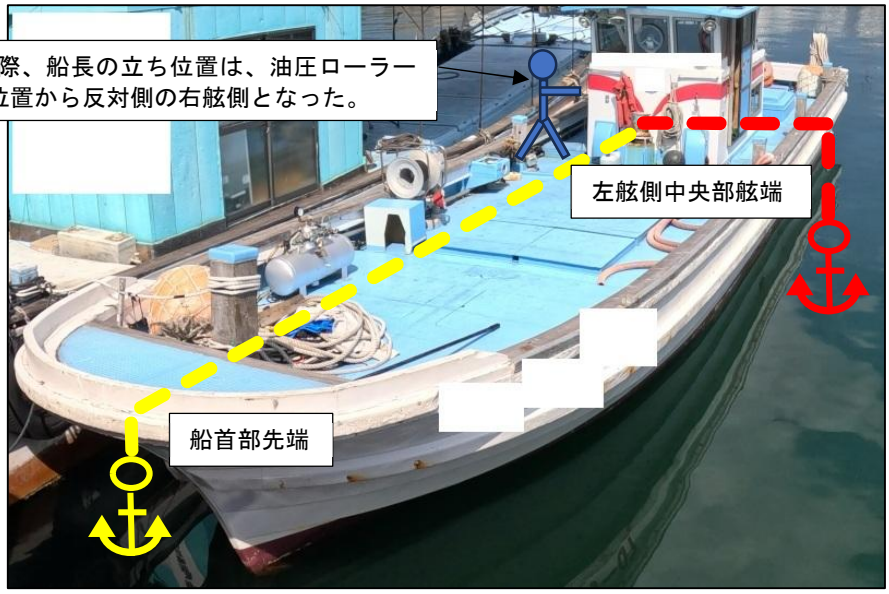


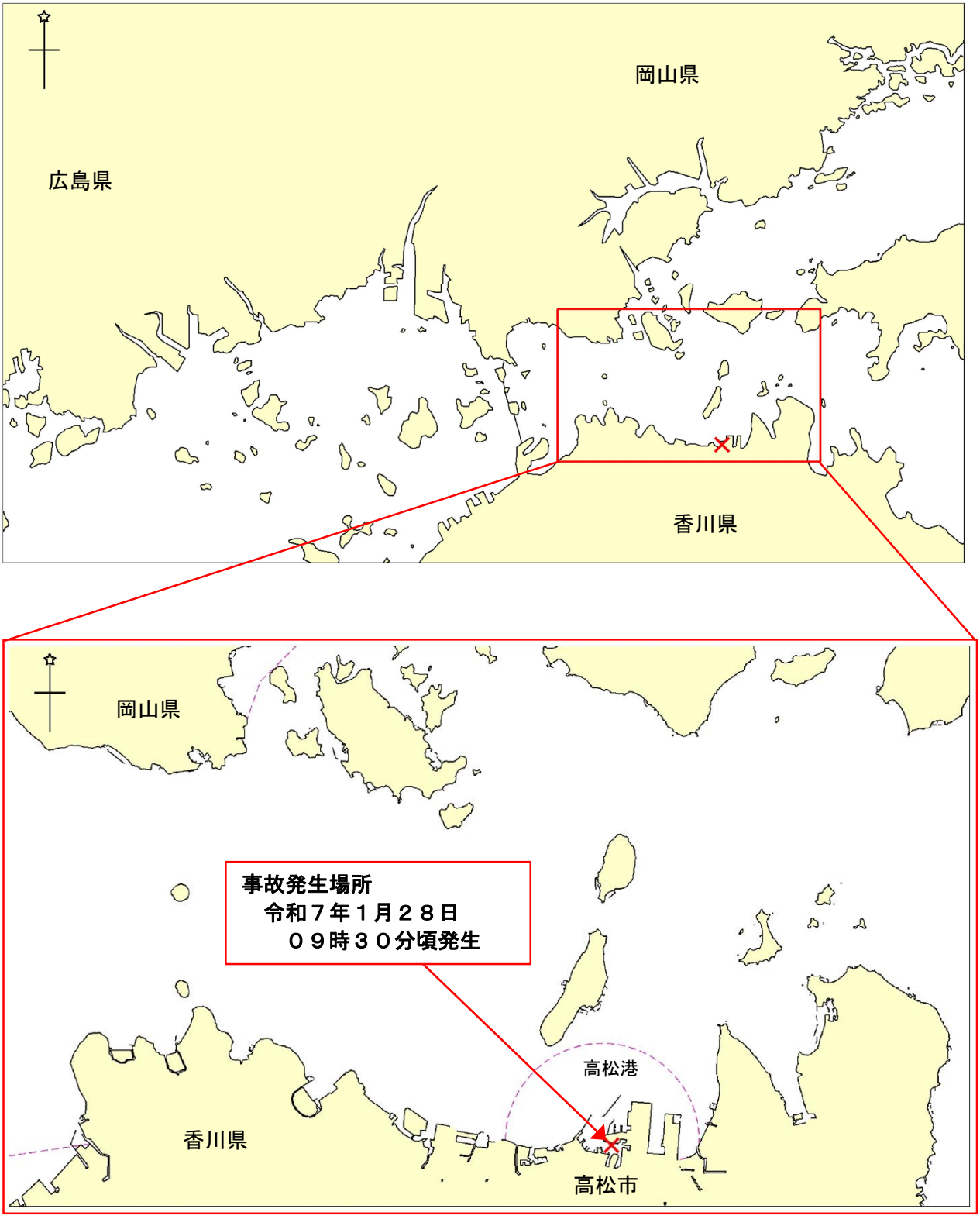
写真３　本件ロープを巻き揚げる状態

本船は、左舷側中央部舷端を経由して本件ロープを巻き揚げていたところ、本件アンカーが船底に引っ掛かり、その状態のまま油圧ローラーは回転を続ける状態となった。

操舵室前の甲板上にいた船長は、緊張した本件ロープを見て、このままでは本件アンカーが船底から外れて飛んでくるおそれがあると思った。

船長は、油圧ローラーのスイッチレバーを「切」の位置に操作しようとしたものの、同レバーが本件アンカーのある左舷側に位置していたので、本件アンカーが飛来する危険を感じて操作を躊躇（ちゅうちょ）してい

	た。その際、左舷側中央部付近から自身の顔に向かって本件アンカーが勢いよく飛んできた。 船長は、とっさに右腕で顔を覆ったところ、本件アンカーが右腕を直撃した。 船長は、携帯電話で本事故の発生を家族に伝え、連絡を受けた家族が１１９番通報した。 本船は、出発地の船溜まりに戻り、船長は、救急車で病院に搬送され、右橈骨遠位端粉砕骨折と診断された。 （付図１　事故発生場所概略図　参照）
その他の事項	(1)　警戒業務の経験年数 船長は約１１年、乗組員は約３０年の経験をそれぞれ有していた。 (2)　本件アンカー 本事故当時、重さが約２０～３０kg の鋼製ストックレスアンカーを使用していた。 (3)　高松港港内での気象及び海象 船長は、西寄りの風の影響について、遮蔽物がなく直接風を受け、風浪が生じて波が立つので、注意が必要であると認識していた。本事故発生時、事前に予測していた以上に西寄りの風が強いと感じていた。
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 なし あり (1)　本船は、風波の影響によって船体が左右に揺れ、船首の向きが左右に振れ出した時、本件ロープが移動し、船首部先端を経由して行っていた揚錨作業が左舷側中央部舷端を経由して行う状態となった。 (2)　本件ロープは、油圧ローラーで巻き揚げられていた際、本件アンカーが船底に引っ掛かった状態で油圧ローラーが回転を続けたことから、緊張した状態にあったものと考えられる。 (3)　本件アンカーは、船底に引っ掛かった状態となったが、風波の影響を受けて船体が左右に揺れていた際に外れ、勢いよく船内に飛び込んだものと考えられる。 (4)　船長は、本件アンカーが左舷側中央部から自身の顔に向かって勢いよく飛んできていることから、本件ロープが緊張した方向の延長線上に位置していたものと考えられる。 (5)　(1)～(4)から、船長は、本件アンカーが右腕に当たり、右腕を骨折したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が高松港港内で風波の影響を受けながら揚錨作業

	中、本件アンカーが船底に引っ掛かった際、船長が、油圧ローラーの回転を止めることができず、本件ロープを巻き続けたため、本件ロープが緊張した状態となり、船底から外れた本件アンカーが船長の右腕に当たっ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。 ・揚錨作業に従事する者は、張力が掛かっているアンカーロープの延長線上には身体を置かないこと。 ・揚錨作業に従事する者は、油圧ローラーのスイッチをすぐに操作できる場所に位置し、アンカーロープに異常な張力が掛かった場合、同ロープを保持した手の力を緩め、巻揚げを中止するとともに、油圧ローラーの回転を止めること。 ・警戒業務に従事する船長は、風向風速の変化を観察し、可能な限り、強風になる前に揚錨作業を行うこと。

付図１　事故発生場所概略図