


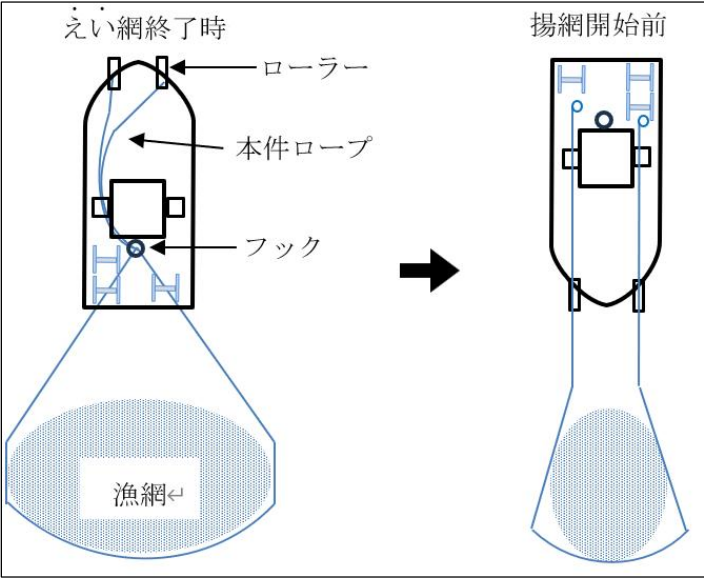


船舶事故調査報告書

令和8年3月11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6年12月10日 05時00分頃
発生場所	石川県珠洲市長手埼東方沖 長手埼灯台から真方位096° 11.0海里（M）付近 （概位 北緯37° 25.9′ 東経137° 35.4′）
事故の概要	漁船要福丸の甲板員が、小型底引き網漁の操業中、ウインチドラムに右手を巻き込まれて負傷した。
事故調査の経過	令和6年12月19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 要福丸、4.8トン IK3-14832（漁船登録番号）、個人所有 11.30m（Lr）×2.74m×0.99m、FRP ディーゼル機関、380kW、昭和58年11月12日 （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div>
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55年5月7日 免許証交付日 令和3年8月10日 （令和9年5月1日まで有効） 甲板員A 67歳
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	なし

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北西、風速 約6～7m/s、視界 良好 海象：波高 約1m</p>
<p>事故の経過</p>  <p>写真2 船尾部のフック (仮止め状態)</p>  <p>写真3 船尾部のフック (仮止めが外れた状態)</p>	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか1人が乗り組み、小型底引き網漁の目的で、令和6年12月10日02時30分頃、石川県能登町^{おぎ}小木港を出航し、03時40分頃に長手埼東方沖の漁場に到着した。</p> <p>本船は、船長が操舵室で操船に、甲板員A及びもう1人の甲板員（以下「甲板員B」という。）が船尾部で作業に当たり、船首部のローラーに繋がった遊び綱（以下「本件ロープ」という。）を船尾部のフックに仮止めし、約1時間えい網を行った。</p> <p>船長は、主機を中立としてえい網終了の合図を行い、同合図を聞いた甲板員Bは、ハンマーで船尾部のフックをたたいて本件ロープを同フックから外し、本船を約180°回転させた。</p> <p>(写真2、写真3、図1 参照)</p>  <p>図1 えい網終了から揚網開始前の状況</p> <p>船長は、揚網を開始するに当たり、操舵室横のウインチドラムを使用して船首部の本件ロープを船尾のリールに送って巻く作業（以下「本件作業」という。）を行うため、操舵室を出て左舷通路のウインチドラムのスイッチレバーを操作して、両舷のウインチドラムを巻取り方向に回転させた。</p> <p>ウインチドラムのスイッチレバーは、両舷通路の2か所に設置され、また、作動及び操作は同時に行われ、本件作業開始時、船長が作動させていた。</p> <p>本件作業開始時に本件ロープは船首部のローラーから船尾部のリール付近まであり、本件作業は、甲板員Aが右舷通路のウインチドラム（以下「本件ドラム」という。）を使用して本件ロープを引っ張り、甲板員Bが本件ロープのねじりを直して整理し、本件ロープがある程度たまった時点で、船尾部のリールに巻きつけて揚網を開始するもの</p>

であった。また、左舷側の本件作業は、船長が1人で行っていった。
(図2 参照)

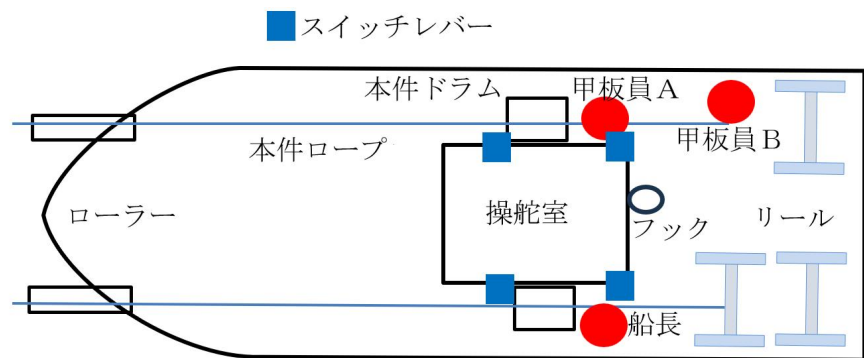


図2 本件作業開始時の乗組員の位置

本件ドラムの船尾方にいた甲板員Aは、本件ドラムが回転を始めたのを見て、本件ドラムに本件ロープを一巻きしたところ、船首甲板の物入れに入れていた発砲スチロール製トロ箱*1（以下単に「トロ箱」という。）が風で船首甲板に落下した。

本件ドラムでの本件ロープの巻取りを始めておらず、また、船の揺れが小さかったので、甲板員Aは、本件ドラムから船首方約5mに落ちたトロ箱を片付けてすぐに持ち場へ戻ることができると思い、回転する本件ドラムの右側を通過して船首甲板に向かった。

甲板員Aは、トロ箱を片付けた後、右舷通路を船尾方に向けて移動中、本件ドラム付近で大きな船体動揺によってバランスを崩し、とっさに右手を本件ドラムの上に置いてしまい、気が付いた時は、甲板上に倒れていた。

甲板員Bは、右舷船尾部で本件作業の準備をしていたところ、甲板員Aの叫び声を聞いて船首方を見た際、甲板上に倒れている甲板員Aを認めた。

甲板員Bは、右舷通路のスイッチレバーを操作してウインチドラムの回転を停止させた。

船長は、甲板員Aの叫び声を聞き、また、ウインチドラムが停止したので、急いで右舷通路に行ったところ、甲板員Aが甲板上に倒れていた。

(写真4、5 参照)

*1 「トロ箱」とは、海産物を入れて運搬する箱のことをいう。



写真4 右舷通路の状況



写真5 船長が見た甲板員Aの負傷後の状況（再現）

船長は、甲板員Aの負傷状況を確認し、甲板員Aから大丈夫という返事があったので、甲板員Aを船尾の船室で休ませ、甲板員Bと2人で揚網を終えて小木港へ帰航中、08時20分頃に119番通報を行った。

甲板員Aは、帰航後、待機していた救急車で病院に搬送され、応急処置を行った後、後日、紹介された病院で、右肘関節脱臼骨折、右肩甲骨骨折、右肩甲骨鳥口突起骨折、右尺骨遠位端骨折と診断され、10日間入院した。

（付図1 事故発生場所概略図）

その他の事項

(1) 乗組員の乗船履歴等

船長は、漁師の経験が約47年、小型底引き網漁の経験が約17年あり、約7年前から本船の船長を務めていた。

甲板員Aは、漁業協同組合を令和5年3月に退職し、約1年間嘱託で同組合に勤務した後、令和6年9月から本事故発生まで約3か月間甲板員として本船に乗船していた。

甲板員Bは、約30年の漁師の経験があり、本事故発生の約1年前に本船に乗船して底引き網漁を始めた。

甲板員Aは、本事故当時、カッパの上下、長靴、ゴム手袋を着用していた。

(2) 操舵室両舷の通路の状況

① 通路は、幅が約60cmであり、操舵室横に設置されたウインチドラムによって更に狭まっていた。

② 通路には、本件ロープがあり、本事故当時、船体は右舷方か

	<p>ら波を受けている状況であった。</p> <p>③ 通路は、作業灯によって作業に支障がない明るさであった。</p> <p>(3) 乗組員の操業時の安全に関する認識</p> <p>船長は、ふだんから乗組員に対して、揚網機、ウインチドラム、リール、伸出するロープ等の危険性について注意をし、漁業経験の少ない甲板員Aが1人で本件作業を行うことがないように甲板員Bを甲板員Aの補助に当たらせていた。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、約3か月の乗船経験で操業に慣れを感じており、ウインチドラムは回転しているものの、本件作業開始前であったので、風で落下したトロ箱が今後の作業の邪魔になるので先に片付けようと思い、甲板員Bに何も言わず、本件ドラムを回転させたまま船首甲板に移動した。</p> <p>本船乗組員は、全員が救命胴衣を着用していなかった。</p>
<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 なし</p> <p>本船は、長手埼東方沖において本件作業中、甲板員Aが、船首甲板に落ちたトロ箱を片付ける際、本件ドラムを回転させたまま不安定で狭い右舷通路を移動したことから、船体動揺によってバランスを崩し、回転する本件ドラムに置いた右手が本件ドラムに巻き込まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、トロ箱が自身の近くにあり、船体動揺が小さく、すぐに持ち場に戻ることができると思ったことから、本件ドラムを回転させたまま船首甲板に移動したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、約3か月の乗船経験で操業に慣れを感じており、風で落下したトロ箱を認めた際、今後の作業の邪魔になると思ったことから、甲板員Bに何も言わず先に片付けようと思ったものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、本事故当時、ウインチドラムは回転しているものの、本件作業開始前であったことから、危険な状況と思っておらず、甲板員Aの行動を監視していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから揚網機、ウインチドラム、リール、伸出するロープ等の危険性について注意喚起を行い、また、漁業経験の少ない甲板員Aが1人で本件作業を行うことがないように甲板員Bを甲板員Aの補助に当たらせていたことから、乗組員への安全指導を行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が長手埼東方沖において本件作業中、甲板員Aが、本件ドラムを回転させたまま不安定で狭い右舷通路を移動したため、船体動揺によってバランスを崩し、回転する本件ドラムに置い</p>

	<p>た右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>
<p>再発防止策</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"> ・ 漁船の乗組員は、ウインチドラム等の回転している設備付近を移動する際は、体や着衣が回転部に接触しないよう安全な距離を取ったり、一時的にウインチドラム等の回転を止めたりすること。 ・ 漁船の船長は、手指等の甲板機器への巻き込み事故状況（ヒヤリハットを含む）について乗組員と共有するとともに、事故防止を徹底するため、作業前又は作業中に随時乗組員を指導すること。また、乗組員相互による安全監視や注意喚起を徹底させること。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上では、常時、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生場所概略図

