

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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6年12月20日 12時30分頃
発生場所	山口県上関町 ^{かみのせき} ホウジロ島西南西方沖 ホウジロ灯台から真方位259° 1.0海里付近 (概位 北緯33° 43.8′ 東経131° 59.7′)
事故の概要	漁船 ^{たいち} 太一丸の乗組員は、投網作業中に負傷した。
事故調査の経過	令和7年5月15日、主管調査官（広島事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 太一丸、4.8トン YG3-53065（漁船登録番号）、個人所有 第291-36914号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	軽傷 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、山口県^{たぶせ}尾津漁港を出航し、ホウジロ島周辺海域において、漁場を移動しながら操業を続けた。</p> <p>本船は、4回目の操業を終え、ホウジロ島西南西方沖の海域において、5回目の操業を行う目的で、約3ノットの対地速力で西進しながら投網を開始した。</p> <p>船長は、ネットローラー（以下「本件ローラー」という。）の油圧操作のクラッチを切り、ブレーキレバーの操作により本件ローラーの回転速度を調整しながら漁網を繰り出した。</p> <p>（図1 参照）</p>
<p>図1 本船船内の配置及び漁網とワイヤロープを繰り出す状況（概要）</p>	

船長は、漁網と本件ローラーとを繋ぐワイヤロープを繰り出していったところ、突然、ブレーキレバーと機構部を繋ぐ金属製ボルト（以下「本件ボルト」という。）が破損し、ブレーキレバーを操作してもブレーキを効かせることができなくなった。（写真1参照）

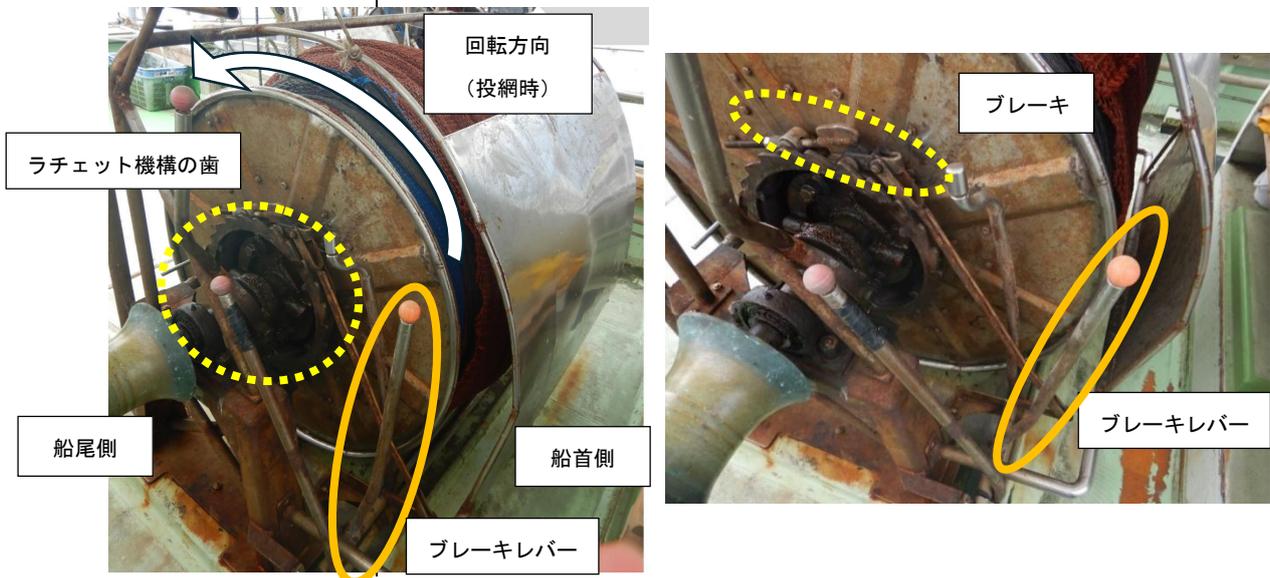


写真1 本件ローラー及びブレーキレバーの状況（概要）

船長は、本件ローラーの回転速度を制御することができず、ワイヤロープが勢いよく繰り出されたので、このまま勢いよくワイヤロープが最後まで繰り出されると本件ローラーとワイヤロープの根元の結着が外れ、そのまま漁網が本船から離れて流出する可能性があると考えた。

船長は、本件ローラーのブレーキレバーから手を放し、本件ローラーの回転を停止させるため、本来は揚網時に本件ローラーが漁網の重さで逆回転することを防止する目的で使用する‘ラチェット機構（回転を一方向に制限するもので、反方向には回らない機構。一般に歯車と歯止めから構成される。）の歯に当てる歯止め’（以下「本件歯止め」という。）の持ち手を右手で握り、本件ローラーのラチェット機構の歯に押し当てた。（写真2参照）

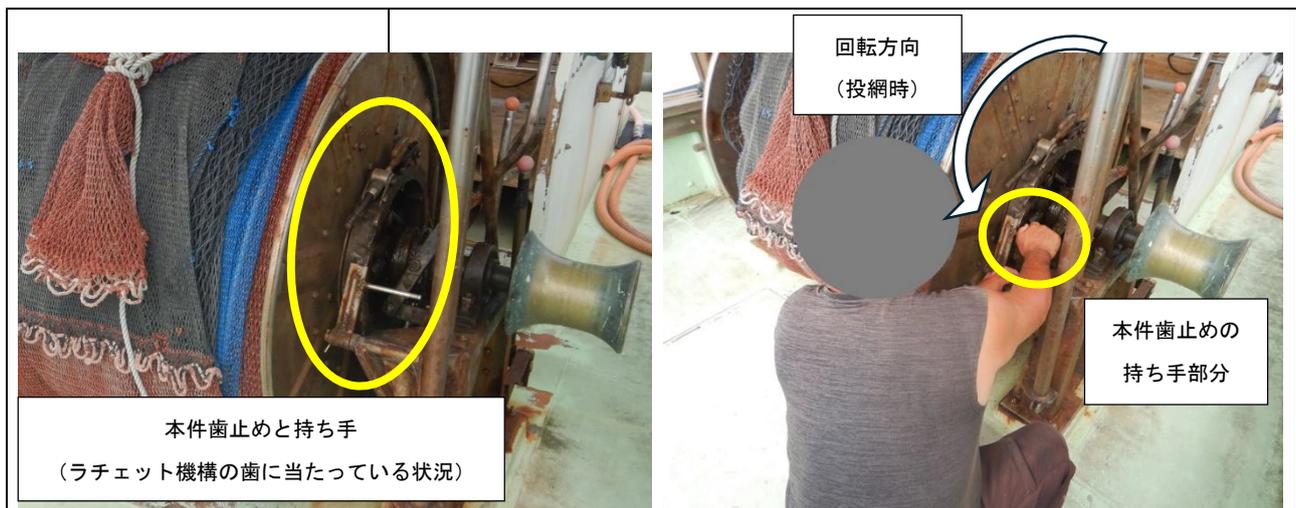


写真2 本件歯止め及び本件ローラーの回転を止めようとする状況
(再現)

船長は、回転する本件ローラーのラチェット機構の歯に本件歯止めが弾かれるように跳ね、本件歯止め及び本件歯止めの持ち手が右手に当たった。

船長は、直ちに本船を停船させて右手を確認したところ、右手手背(手の甲)から出血していることを確認した。

船長は、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、救急車の手配を依頼した。

本船は、揚網後、尾津漁港に向けて航行を開始した。船長は、途中で合流した漁業協同組合の救助船に移乗し、尾津漁港到着後に救急車で山口県柳井市内の病院に搬送され、右手第3中手骨頸部骨折等と診断された。

本船は、救助船の漁師が操船して尾津漁港に帰港した。

船長は、約27年の漁師としての経験があり、中古で本船を購入し、漁師を始めた時から本船に1人で乗船して操業していたが、本件ローラーの回転に関連する負傷はなく、本件ローラーのブレーキが故障したこともなかった。

船長は、ふだんから投網の速さを調整する際は、本件ローラーのブレーキ操作のほか、本船の速力を増減速させることで調整していたが、本事故当時、同ブレーキが効かなくなったことで慌てており、本船を減速させることでワイヤロープを繰り出す速さを調整できることを思い付かず、とっさに本件歯止めを本件ローラーのラチェット機構の歯に押し当てた。

本件ローラーのブレーキは、ブレーキレバーを船首尾方向に動かすと、ブレーキパッドが機械的に連動する設計となっていたが、本事故当時、本件ボルトが破損したことで、ブレーキレバーを操作してもブレーキが作動しない状態となっていた。

(写真3 参照)

	 <p style="text-align: center;">写真3 ブレーキレバーを固定する本件ボルト（修理後）</p> <p>本事故当時、本船は、進水から約37年が経過していた。</p> <p>船長によれば、本事故発生前までに行った4回の操業では、本件ローラーのブレーキは正常に作動しており、使用時に違和感もなかったとのことであった。</p> <p>船長によれば、本件ローラーのブレーキレバーを固定する本件ボルトは、経年により劣化していたとのことであるが、本事故後、本件ボルトは交換の上、廃棄されており、本件ボルトが破損した経緯については不明である。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、投網作業中に本件ローラーのブレーキが効かなくなった際、船長が本件ローラーを止めようとして、回転中のラチェット機構の歯に本件歯止めを当てたことから、本件歯止めが弾かれるように跳ね、本件歯止め及び本件歯止めの持ち手が船長の右手に当たり、負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから投網の速さを調整する際は、ブレーキ操作のほか、本船の速力を増減速させることでも調整していたが、本事故当時、ブレーキが効かなくなったことで慌てていたことから、本船を減速させることを思い付かず、本件歯止めを当てることで本件ローラーの回転を停止させようとしたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船の投網作業中に本件ローラーのブレーキが効かなくなった際、船長が本件ローラーを止めようとして回転中のラチェット機構の歯に本件歯止めを当てたため、本件歯止めが弾かれるように跳ね、本件歯止め及び本件歯止めの持ち手が船長の右手に当たっ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"> ・ 漁船の船長は、回転中のネットローラー等の同回転部に棒等を当てないこと。 ・ 漁船の船長は、ネットローラーのブレーキ等について、出漁前に異常がないことを点検すること。 ・ 漁船の所有者は、ネットローラーのブレーキ等の主要な部分につ

	いて、定期的に点検整備すること。
--	------------------