
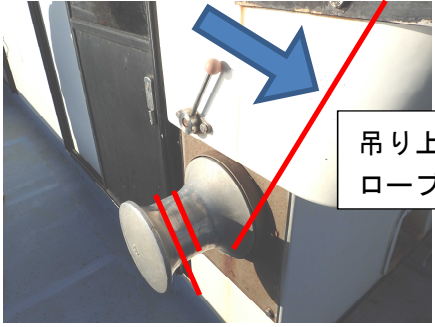



## 船舶事故調査報告書

令和3年1月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

<b>事故種類</b>	乗組員死亡
<b>発生日時</b>	令和2年1月23日 15時00分ごろ
<b>発生場所</b>	宮城県石巻市荻浜港南西方沖 <small>いしのまき おぎのはま</small> 荻浜灯台から真方位248° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯38° 22.0′ 東経141° 24.9′）
<b>事故の概要</b>	漁船 JF 第二十七 <small>やす</small> 康丸は、操業中、船長が右舷中央部の巻き込みローラに巻き込まれて死亡した。
<b>事故調査の経過</b>	令和2年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
<b>事実情報</b> 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 JF 第二十七康丸、6.2トン MG2-5777（漁船登録番号）、宮城県中部施設保有漁業協同組合 13.17m（Lr）×3.45m×1.21m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、平成26年1月10日（写真1 参照） 
<b>乗組員等に関する情報</b>	船長 男性 49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 平成元年2月10日 免許証交付日 平成30年3月22日 （令和6年3月11日まで有効）

	船長はかき養殖に20年以上従事していた。
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北西、風力 2、視程 約5km 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、令和2年1月23日14時30分ごろ荻浜港を出港し、14時40分ごろ延縄垂下式のかき養殖施設に到着したのち、収穫を始めたところを僚船船長（以下「僚船船長A」という。）によって目撃された。</p> <p>本船の収穫は、右舷中央部の巻き込みローラ（以下「本件ローラ」という。）を使用して右舷中央デリッククレーンで桁綱を吊り上げたのち、桁綱についた枝縄である垂下連<small>すいかれん</small>にフック付きのロープを掛け、船首のデリッククレーンで垂下連を巻き揚げながら、かきを剥がしてかごに収めていくものであった。（写真2、写真3 参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 右舷中央デリック</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真3 本件ローラ</p> </div> </div> <p>僚船船長Aは、本船の北西方約150mの地点で収穫を行っていたところ、15時30分ごろ、収穫途中の本船が、潮流によって養殖施設から流される様子を不審に思い、無線で呼び出しを行ったものの、応答がないので異常を感じて本船に向かったところ、本件ローラに巻き込まれた状態の船長を認め、急いで無線で付近の僚船に来援を要請した。</p> <p>僚船船長Aは、来援した僚船船長（以下「僚船船長B」という。）と共に本船に移乗し、船長の左腕が桁綱の吊り上げロープと共に本件ローラに巻き込まれているのを認め、前進の位置に入っていた本件ローラの操作レバーを中立の位置とした。（写真4 参照）</p>

	 <p>写真4 目撃者の口述に基づく事故当時の船長の状況</p> <p>僚船船長Bは、桁綱の吊り上げロープを切断し、本船を荻浜港まで回航したのち、救急隊員に船長を委ねた。</p> <p>船長は、病院に搬送され、のちに頭頸部及び胸部損傷による死亡と検案された。</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>本件ローラは、主機の動力を駆動力とした油圧式で、ローラ径が約22cm、ローラ上端の甲板上高さが約84cm、ローラの直上にある操作レバーの甲板上高さが約112cmであり、緊急停止装置等は装備されていなかった。</p> <p>本船の船首甲板には、水揚げ用のかごが2個置かれており、そのうち1個が収穫されたかきで一杯になっていた。</p> <p>船長は、本事故当時、雨合羽の上下を着用し、長靴を履いていた。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、頭頸部及び胸部損傷であった。</p> <p>本船は、14時40分ごろ船長が1人で延縄垂下式のかき養殖施設で収穫を始め、15時30分ごろ潮流によって養殖施設から流されている状態を僚船船長Aに目撃されたことから、この間において、船長が本件ローラに巻き込まれたものと考えられる。</p> <p>船長は、水揚げ用の2個のかごのうち、1個しか一杯にしなかったこと、及び桁綱の吊り上げロープが巻き付いているのを認められたことから、一度かきの収穫を行ったのち、移動して桁綱を吊り上げ</p>

	<p>ようとしていた際に本件ローラに巻き込まれたものと考えられる。</p> <p>本船は、本件ローラの直上に操作レバーがあったことから、船長の左腕が巻き込まれた際に、右手で操作レバーを操作することは困難であったものと考えられる。</p> <p>本船は、本件ローラに緊急停止装置等が装備されていなかったことから、緊急停止装置や、踏んでいる間のみ作動するスイッチなど、インターロック機能を有していれば、本事故を防止し、被害を軽減できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が荻浜港南西方沖で操業中、船長が右舷中央部の巻き込みローラに巻き込まれたため、発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 単独で作業を行う船舶には、自動で駆動する装置に緊急停止装置や、インターロック機能等を付加することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

