

船舶事故調査報告書

令和5年12月13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 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和4年11月10日 07時00分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市気仙沼港魚市場岸壁 気仙沼港梶ヶ浦防波堤灯台から真方位313° 1.18海里（M） 付近 （概位 北緯38°53.8′ 東経141°35.0′）
事故の概要	漁船清栄丸は、出港準備作業中、甲板員2人が負傷した。
事故調査の経過	令和4年11月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 清栄丸、19トン MZ2-30077（漁船登録番号）、公益社団法人宮崎県漁村活性化推進機構、河上水産有限会社（船舶借入人） 18.40m（Lr）×4.55m×2.05m、FRP ディーゼル機関、759.00kW、平成14年12月25日 第282-19285号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 24歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年6月8日 免許証交付日 平成30年6月8日 （令和5年6月7日まで有効） 甲板員A（インドネシア共和国籍） 38歳 甲板員B（インドネシア共和国籍） 38歳
死傷者等	重傷 1人（甲板員B）、軽傷 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮中央期
事故の経過	本船は、船長、技能実習生の甲板員A及び甲板員B（いずれもインドネシア共和国籍）ほか6人（日本国籍2人、インドネシア共和国籍の技能実習生4人）が乗り組み、気仙沼港魚市場岸壁において水揚げを終え、令和4年11月10日06時30分ごろ、出港準備を開始し

	<p>た。</p> <p>甲板員Aは、前部甲板上において、荒天対策として漁獲物を魚倉に吊り下ろすホイストの張り合わせ作業中、左手でリモコンを持って上昇ボタンを押したところ、感電したようなしびれを感じてリモコンを手放し、体勢を崩してホイストのドラム部分に右手をついた。</p> <p>甲板員Aは、07時00分ごろ、リモコンの故障でドラムが止まらず、上着の右袖から右腕にかけてドラムに巻き込まれた。</p> <p>事故に気付いた甲板員Bは、前部甲板上において、ホイストが停止していない状態で、甲板員Aの右腕がこれ以上巻き込まれないようにロープを咄嗟に掴んだものの、自身の右手がドラムに巻き込まれた。</p> <p>船長は、操舵室で出航準備中、叫び声を聞いて前部甲板に移動したところ、甲板員Bが甲板上でうずくまり、甲板員Aがホイストのドラムに右腕が巻き込まれた状態であったので、機関室に移動して主電源を落としてホイストを停止させ、ナイフでドラムのロープを切断して甲板員Aを救助した。</p> <p>船長等が救助作業を行っている間、隣に着岸していた僚船の乗組員が119番通報を行い、救急車により、甲板員A及び甲板員Bは、気仙沼市内の病院に搬送され、また、甲板員Bは、気仙沼市内の病院に搬送されて応急処置後、仙台市内の病院に搬送された。</p> <p>甲板員Aは、右示指第2関節掌側板損傷及び右示指第1関節掌側板損傷を負い、甲板員Bは、右示指、中指及び環指を切断した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 ホイスト、写真3 ホイストのドラム部 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>リモコンは、プラスチック製のケースにゴム製の上昇及び下降の二つの押しボタンがあり、電源のオンオフボタンはなく、ボタンを押している間だけ作動するものであった。</p> <p>業者は、本事故後、リモコンを確認したところ、押しボタン下部の結線部に水分と塩分と思われる痕を認めた。</p> <p>船長によれば、甲板員Bは、機関室で電源を落とさないとドラムを止めることができないことを知らなかったとのことであった。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、気仙沼港内において、甲板員Aが、ホイストの張り合わせ作業中、体勢を崩して右手をドラムについた際、リモコンの故障でドラムが止まらなかったことから、右腕が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Bは、甲板員Aを救助する際、ホイストが停止していない状態でロープを掴んだことから、右手指をドラムに巻き込まれて負傷し</p>

	<p>たものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、機関室で電源を落とさないとホイストを止めることができないことを知らなかった可能性があると考えられる。</p> <p>リモコンは、本事故後、業者により、押しボタン下部の結線部に水分と塩分と思われる痕が認められたことから、ケース内に海水が浸入し、故障していた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、気仙沼港内において、甲板員Aが、ホイストの張り合わせ作業中、体勢を崩して右手をドラムについた際、リモコンの故障でドラムが止まらなかったため、右腕がドラムに巻き込まれ、また、甲板員Bが、甲板員Aを救助する際、ホイストが停止していない状態でロープを掴んだため、右手指を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>
再発防止策	<p>船舶借入人は、本事故後、再発防止策として前部甲板上にホイストの電源スイッチを増設した。</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"> ・ 船舶所有者又は船舶借入人は、ホイストが停止しないなどの不測の事態に備え、すぐに停止できるように、作業場所付近に緊急停止ボタンを設置すること。 ・ 作業員は、感電対策としてゴム手袋を着用すること。 ・ 乗組員は、万一、他の乗組員がドラム等の漁具に巻き込まれた場合、必ず、電源を落としてから救助に当たること。 ・ 船舶所有者及び船舶借入人は、操業時に煩雑に使用するリモコン等の電気設備が経年劣化等により漏電するおそれがあるので、保守点検を計画的に行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

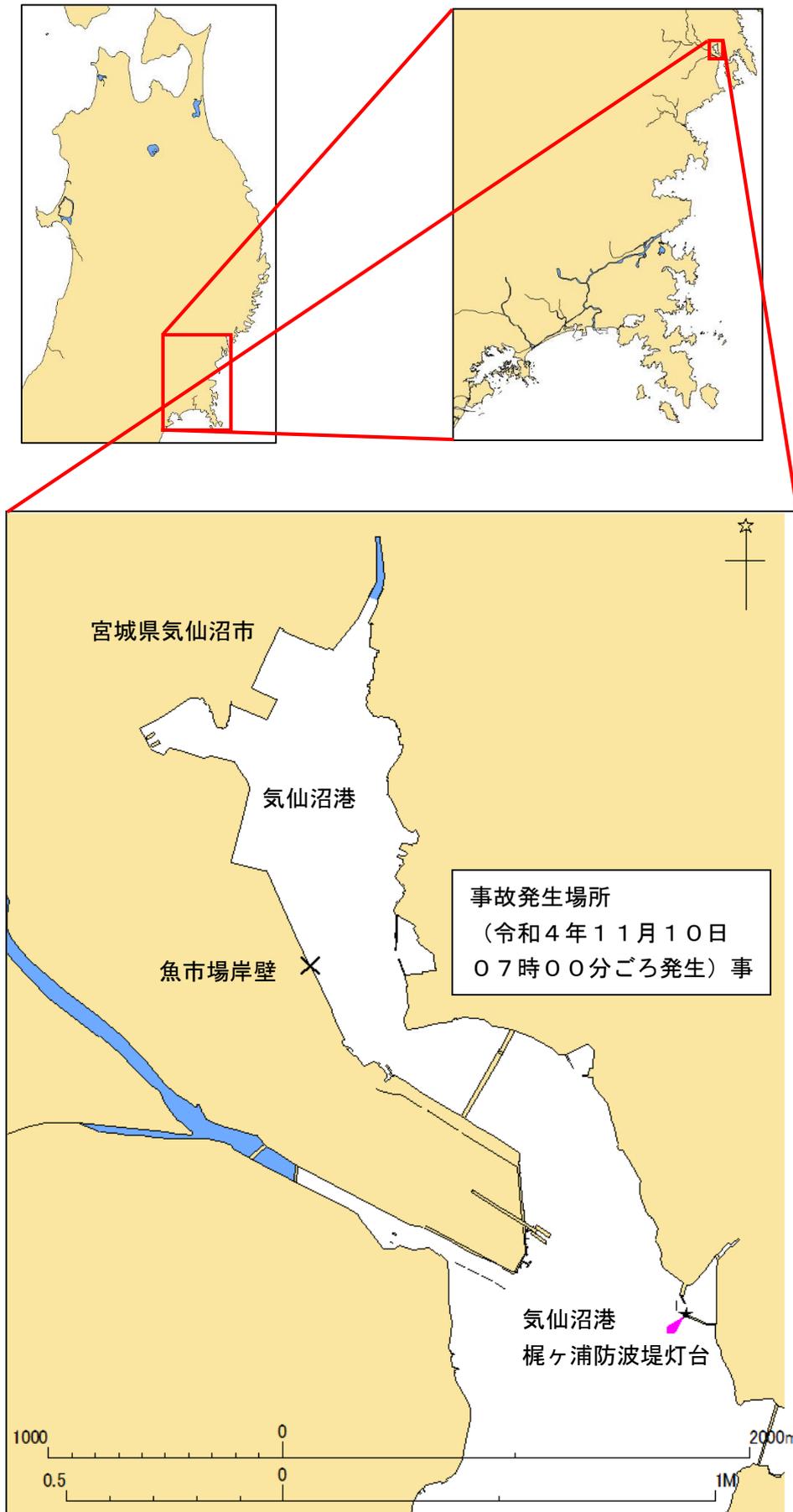


写真1 本船



写真2 ホイスト



写真3 ホイストのドラム部

