

船舶事故調査報告書

平成25年11月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	乗船者死亡
発生日時	平成24年8月3日 08時00分ごろ
発生場所	愛媛県上島町弓削島東方沖 上島町所在の百貫島灯台から真方位183°5,300m付近 （概位 北緯34°15.2′ 東経133°16.4′）
事故調査の経過	平成24年8月6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	A 漁船 ^{えびす} 蛭子丸、4.9トン EH3-32582（漁船登録番号）、個人所有 10.88m (Lr) × 2.70m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和55年3月3日 B 漁船 ^{えびす} 蛭子丸、11トン EH2-5187（漁船登録番号）、個人所有 14.79m (Lr) × 3.15m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、昭和58年5月3日 C 巡視艇 はやぎり、52トン 128136、国土交通省 25.40m × 5.60m × 2.80m、軽合金 ディーゼル機関2基、2,206kW（合計）、昭和59年12月12日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 42歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年3月13日 免許証交付日 平成23年3月9日 （平成28年3月12日まで有効） 船長B 男性 49歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和58年12月2日 免許証交付日 平成20年9月26日 （平成25年12月1日まで有効）

	乗船者C ₁ 男性 43歳 乗船者C ₂ 男性 21歳 乗船者C ₃ 男性 20歳
死傷者等	死亡 1人(乗船者C ₃)
損傷	なし
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、網船及びB船と共に弓削島東方沖約3海里において、2隻で網を引いて操業中、C船が、付近に到着し、A船等の立入検査を実施した。</p> <p>C船の3人の海上保安官(以下「乗船者C₁」、「乗船者C₂」及び「乗船者C₃」)は、平成24年8月3日07時50分ごろB船に乗船したのち、A船に乗船し、許可海域での操業であることの確認を行った。</p> <p>A船は、漁業許可証に記載された海域で操業していることが確認され、07時59分ごろ立入検査が終了した。</p> <p>リーダーである乗船者C₁は、B船によるC船への帰船を船長Aへ依頼し、船長Aが船長Bへその旨を指示したが、A船が左舷側の網船と共に網を引いていたので、A船左舷側にB船を接することは困難な状況であると思い、B船の船首がA船の右舷側に接するときに移乗することとし、危険であれば逃げろと他の乗船者に注意を行い、船首から乗船者C₃、乗船者C₂及び乗船者C₁の順で右舷側に待機することとした。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、速力約2ノット(kn)で東に向かって網を引いているA船の右舷船尾方で伴走していたところ、船長Aから接舷を要請された。</p> <p>船長Bは、波が高いので、慎重にA船に接近しようと思い、機関回転数を上げて接近するほどの距離ではないため、クラッチを前進に入れたり、中立にしたりしながら、A船の右舷船尾方から約30～40°の角度で接近した。</p> <p>乗船者C₁は、B船が接近してきたとき、舷側に立っていることに危険を感じたので、乗船者C₃に対して移動を促したが、移動する様子が見られなかった。</p> <p>B船は、08時00分ごろ、百貫島灯台から真方位183°5,300m付近において、左舷船首部をA船の右舷中央部に接舷した。</p> <p>乗船者C₁は、B船がA船に接舷した際、B船の左舷船首部トップレールが乗船者C₃の胸部付近で止まったように見えたものの、乗船者C₃が痛がる様子もなく立っていたので、怪我はないと思った。</p> <p>船長Bは、乗船者C₁及び乗船者C₂がB船に移乗したものの、乗船者C₃が、乗ってこなかったため、忘れ物でもしたのかと思った。</p> <p>船長Aは、B船がA船の右舷側に接舷している間、乗船者C₁及び</p>

	<p>乗船者C₂が、A船の操舵室の横からB船の左舷側中央付近でブルワークを越えてB船に移乗したところを視認したが、乗船者C₃がA船の操舵室の右前にしばらく立っており、様子がおかしいと思い、乗船者C₁にその旨を伝えた。</p> <p>乗船者C₁は、ステイをつかんで立ちすくんで動かない乗船者C₃を認め、A船に戻って声をかけたところ、乗船者C₃が苦しいと言ったので、介助して操舵室の前の船首甲板上に横にさせ、C船に無線で負傷者発生を知らせた。</p> <p>その後、乗船者C₁は、乗船者C₃が歩けますといったものの約2分後に、意識をなくしたため、C船を通じて救急車を手配した。</p> <p>乗船者C₃は、広島県尾道市因島で救急車に引き継がれ、病院に搬送されて09時20分ごろ死亡が確認され、死因が胸部圧迫による外傷性心破裂と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約5m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船とB船との位置を維持するために船首方を見ていたので、乗船者C₃が、何をしていたか分からないが、A船の船首甲板右舷前方に立っていたところを見た。</p> <p>船長Aは、乗船者C₃が船首甲板右舷前方に立っていたとき、B船のブルワークの高さは乗船者C₃のあご位であったと思った。</p> <p>船長Aは、乗船者C₁及び乗船者C₂がB船へ移乗したので、乗船者C₃もすぐに移乗すると思っていた。</p> <p>乗船者C₁は、波の状況から、B船に移乗することは支障ないと思った。</p> <p>B船は、本事故当時、A船が速力約2knで網を引いており、A船舷側に船首着けできなかった。</p> <p>本事故当時には、乗船者C₃の待機位置から操舵室前の安全な区域へ移動する上で障害となる構造物はなかった。</p> <p>右舷端から操舵室壁までの距離は、約83cmであった。</p> <p>乗船者C₃は、海上保安学校における1年間の課程を終了し、平成24年3月にC船に配属された。</p> <p>乗船者C₁は、本事故当時、乗船者C₃の健康状態もふだんどおりに見えた。</p> <p>乗船者C₃は、安全帽及び膨張式救命胴衣を着用していた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A 不明、B 不明、C なし</p> <p>乗船者C₃の死因は、胸部圧迫による外傷性心破裂であった。</p> <p>A船は、弓削島東方沖において、網を引いて操業中、乗船者C₃等</p>

	<p>が、立入検査を終えてB船に移乗しようとし、右舷側甲板上で待機していたところ、B船がA船に接近した際、乗船者C₃が、右舷前部の操舵室壁とB船の左舷船首部との間に挟まれたことから、胸部を圧迫し、死亡するに至ったものと考えられる。</p> <p>乗船者C₃は、乗船者C₁が、舷側に立っていることに危険を感じ、乗船者C₃に対して移動を促した際、操舵室前の区域に待避していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、弓削島東方沖において、網を引いて操業中、乗船者C₃等が、立入検査を終えてB船に移乗しようとし、右舷側甲板上で待機していたところ、B船がA船に接近した際、乗船者C₃が、右舷前部の操舵室壁とB船の左舷船首部との間に挟まれたため、胸部を圧迫したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>第六管区海上保安本部（以下「本部」という。）は、本事故後、次の安全対策等を実施した。</p> <p>I 安全対策</p> <p>(1) 緊急対策</p> <p>本部から各部署に対し、事故の概要を通知するとともに、接舷及び移乗時における同種事故防止の指導及び安全確保に万全を期すように注意喚起した。</p> <p>(2) 当面の安全対策</p> <p>本事故の1か月後に本部から各部署に対し、接舷及び移乗時の安全対策に係るチェックリストを活用した安全指導の実施を指示した。</p> <p>(3) 安全総点検の実施</p> <p>本部から各部署に対し、年2回実施する安全総点検における接舷及び移乗時の安全確保に関する事項の点検を指示した。</p> <p>II 再発防止策</p> <p>(1) 職員の安全意識及び技術の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ K Y T（危険予知トレーニング）などの危機意識の向上及び初任者に対する身体機能維持を目的とした訓練の実施 ・ 接舷及び移乗時の安全対策に係るチェックリストの日常活用及び安全点検を実施 ・ 接舷及び移乗訓練の実施並びに所属長等による実施状況の確認 ・ 所属長等による初任者への経験を含む直接指導の実施 <p>(2) 前記再発防止策の組織的な安全管理体制（P D C Aサイクル）を充実強化</p> <p>(3) 安全運航や業務の安全な実施に係る有効な装備の充実</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"> ・ 洋上で接近する他船に初任者と共に移乗する際は、熟練者は初任

	者の安全を確認できる場所に位置し、必要に応じ、速やかに安全を確保できる措置が講じられるようにすること。
--	---