

船舶事故調査報告書

平成26年9月25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	乗組員負傷
発生日時	平成25年10月26日 11時20分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島東方沖 壱岐市所在の壱岐乙島灯台から真方位071° 7.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 46.9′ 東経129° 55.5′）
事故調査の経過	平成25年11月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 押船 第八十八 ^{きんえい} 金栄丸、138トン 135481、株式会社有明商事 33.01m×9.60m×5.80m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成9年9月14日 B バージ 第88金栄丸、1,102トン なし、株式会社有明商事 84.57m×20.00m×7.50m、鋼 機関なし
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 30歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成21年4月2日 免状交付年月日 平成21年12月11日 免状有効期間満了日 平成26年4月1日 二等航海士A 男性 56歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成22年8月26日 免状交付年月日 平成22年8月26日 免状有効期間満了日 平成27年8月25日
死傷者等	重傷 1人（二等航海士A）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、二等航海士Aほか3人が乗り組んだB船の船尾凹部に ^{かん} 嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、壱岐市芦辺町沖を約1ノットの対地速力で北進しな

	<p>がら、サンドポンプを使って海砂採取作業を行った。</p> <p>二等航海士Aは、B船の貨物倉ハッチコーミング左舷船尾側（以下「本件ハッチ」という。）の外側足場（上甲板からの高さ約2m）に立ち、本件ハッチから貨物倉へ身体を乗り出し、竹棒を使い、貨物倉の中の海砂の量を測定していた際、船の揺れによって貨物倉内に溜まっている大量の海水が自分に向かって押し寄せて来たのが見えた。</p> <p>二等航海士Aは、押し寄せた海水を避けようとしてとっさに^{かが}屈んだ際、本件ハッチに膝をぶつけ、バランスを崩し、平成25年10月26日11時20分ごろ、壱岐島東方沖において、約2m下の上甲板に落下した。</p> <p>船首付近にいた乗組員は、二等航海士Aの姿が見えなくなったことに気付き、救助に駆けつけた。</p> <p>事故の報告を受けた船長Aは、海砂採取作業を中止し、事故の発生及び病院の手配を会社に連絡した後、A船押船列を壱岐市印通寺港に移動させ、B船に積んでいた交通艇を使って二等航海士Aを印通寺港の漁業協同組合の浮棧橋に運んだ。</p> <p>二等航海士Aは、壱岐市所在の病院に運ばれ、医師により、^{ひぞう}脾臓損傷、左血気胸、腹腔内出血及び肋骨骨折と診断されたが、家族の希望により、自衛隊の回転翼機で長崎県大村市所在の病院に移送され、約3か月半入院した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2～2.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>壱岐地区には、本事故当時、強風波浪注意報が発表されていた。</p> <p>11時30分に強風注意報は解除された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、ホースを海底まで降ろし、サンドポンプで海砂を吸い上げるため、貨物倉の中は海砂と一緒に海水も吸い上げられており、本事故時は本件ハッチの上部まで海水が溜まっていた。</p> <p>船長Aは、強風による波により、船が横揺れすることを考慮し、船首を風上に向けて海砂採取作業を行っていた。</p> <p>二等航海士Aは、強風による波により、船の揺れが大きいことを十分認識していたので、高い波が来るときは屈んだりしてバランスを崩さないようにしており、いつもよりは波に対して注意していた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船押船列は壱岐島東方沖を北進して海砂採取作業中、二等航海士Aが、B船の本件ハッチの外側に付いている足場に立ち、貨物倉の海砂の量を測定していた際、船の動揺により、貨物倉の中の押し寄せる</p>

	海水を避けようとして屈んだとき、本件ハッチで膝を打ったことから、体勢を崩し、上甲板に落下して負傷したものと考えられる。
原因	本事故は、A船押船列が吉岐島東方沖を北進して海砂採取作業中、二等航海士Aが、B船の本件ハッチの外側に付いている足場に立ち、貨物倉の海砂の量を測定していた際、船の動揺により、貨物倉の中の押し寄せる海水を避けようとして屈んだとき、本件ハッチで膝を打ったため、体勢を崩し、上甲板に落下したことにより発生したものと考えられる。
参考	<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"> ・ 高所で作業をする場合は、作業者の落下を防止できるよう、保護柵又は手すりを設置し、また、作業者は安全帯を着用すること。 ・ 悪天候の場合は、海上での作業を控えることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

