

船舶事故調査報告書

令和5年4月5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

事故種類	作業員負傷
発生日時	令和4年1月17日 10時00分ごろ
発生場所	神奈川県藤沢市江の島南方沖 江ノ島灯台から真方位168° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 15.8′ 東経139° 29.3′）
事故の概要	作業船第五幸陽丸は、土運船SR-501に接舷して作業員の移乗中、作業員が負傷した。
事故調査の経過	令和4年2月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 作業船 第五幸陽丸、17トン 200-23821 神奈川、有限会社森元船舶 11.99m (Lr) × 4.50m × 1.99m、鋼 ディーゼル機関、736.00kW、平成4年11月 B 土運船 SR-501、538トン（排水トン数） なし、山陽建設株式会社 38.5m (Lr) × 11.0m × 3.6m、鋼 非自航、なし、令和2年（製造） （写真1、図1参照）



写真1 B船の外観（土運船所有者提供）

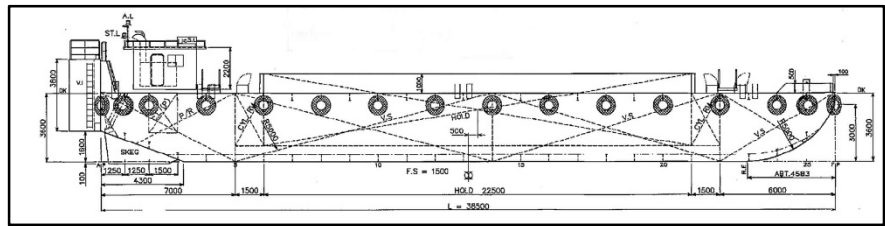


図1 B船の一般配置図（抜粋）

	<p>写真1 B船の外観（土運船所有者提供）</p> <p>図1 B船の一般配置図（抜粋）</p>
<p>乗組員等に関する情報</p>	<p>船長 56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7年7月26日 免許証交付日 令和2年6月19日 （令和7年7月25日まで有効）</p> <p>作業員 70歳</p>
<p>死傷者等</p>	<p>重傷 1人（作業員）</p>
<p>損傷</p>	<p>なし</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：波向 西南西、波高 約1.1m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長が1人で乗り組み、浚渫工事に伴う残土処理の目的で、残土を積載して作業員1人が乗った土運船をえい航し、令和4年1月17日09時20分ごろ、神奈川県三浦市三崎港に向け、藤沢市片瀬漁港を出発した。</p> <p>A船は、押船が押ししてきた空船であるB船と、A船がえい航してきた土運船とを三崎港で交換し、B船を片瀬漁港までえい航する予定であったものの、浚渫の遅れにより押船が江の島南方沖まで航行していたので、急遽場所を変更して江の島南方沖で土運船の交換を行うこと</p>

とした。

船長は、江の島南方沖に到着したのち、波浪が南寄りであり、B船が北西方を向いて漂泊していたので、風下側となるB船の右舷側から接近し、A船の船首をB船の右舷中央部に接触させ、作業員をB船に移乗させることとした。

船長は、土運船に取っていたA船のえい航索を作業員に放させ、えい航索を手で巻き取り、土運船に接触して作業員をA船に乗せたのち、B船の北東方に回り、B船に向かって南西進しながら接近した。

作業員は、ふだん、A船の船首が土運船に接触して反動で一度離れ、再び接触したのちにA船の体勢が安定することが多かったので、A船の船首が再接触するタイミングで、土運船のタイヤフェンダーに飛び移り、土運船のタイヤフェンダーを登って乗り込んでいた。

作業員は、当時も一度離れた後の再接触でA船の体勢が安定すると思いき、A船の船首が再びB船に接触したタイミングで、A船の潰れたタイヤフェンダーの隙間となるA船の船首部の防舷材に左足を乗せ、B船のタイヤフェンダーに飛び移ろうとしたところ、A船の船首がもう一度反動でB船から離れて潰れていたA船のタイヤフェンダーが元に戻り、10時00分ごろ、A船の船首部の防舷材とA船のタイヤフェンダーとの間に左足が挟まれた。(写真2参照)



写真2 A船の船首部及び作業員が足を置いた場所

作業員は、A船の船首が再びB船に接触したことで左足が抜けたのでB船のタイヤフェンダーに飛び移り、B船に乗り込んでA船のえい航索をB船の船首に取り、B船に乗ったままA船によって片瀬漁港までえい航された。

作業員は、浚渫作業が終わったのち、左足の不調を船長等に訴え、

	<p>自家用車で病院に搬送され、左第2中足骨、立方骨、第3楔状骨骨折等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>作業員は、ふだん、さんま漁を行う漁船の甲板員として就業し、休漁期に土運船等の作業員として就業しており、作業員としての経験は約45年であった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、江の島南方沖において、B船に接舷中、作業員が、A船の船首部がB船に接触して一度離れた後の再接触でA船の体勢が安定すると思い、A船の船首が再びB船に接触したタイミングで、A船の潰れたタイヤフェンダーの隙間となるA船の船首部の防舷材に左足を乗せたことから、A船の船首がもう一度反動でB船から離れて潰れていたA船のタイヤフェンダーが元に戻り、A船の船首部の防舷材とA船のタイヤフェンダーとの間に左足が挟まれて負傷したものと考えられる。</p> <p>作業員は、ふだん、A船の船首が土運船に接触して反動で一度離れ、再び接触したのちにA船の体勢が安定することが多かったことから、A船の船首が再接触するタイミングで、土運船のタイヤフェンダーに飛び移り、土運船のタイヤフェンダーを登って乗り込んでいたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が江の島南方沖でB船に接舷中、作業員が、A船の船首部がB船に接触して一度離れた後の再接触でA船の体勢が安定すると思い、A船の船首が再びB船に接触したタイミングで、A船の潰れたタイヤフェンダーの隙間となるA船の船首部の防舷材に左足を乗せたため、A船の船首がもう一度反動でB船から離れて潰れていたA船のタイヤフェンダーが元に戻り、A船の船首部の防舷材とA船のタイヤフェンダーとの間に左足が挟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>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"> ・船舶に乗船する者は、変形するタイヤフェンダーなどの隙間に足を入れないよう注意すること。 ・船舶の乗組員は、船舶を接舷させて移乗する際には、船舶同士を係留するか、又は一方の船舶を他方の船舶に押し付けるなどしたのち、両船の体勢が安定したのを確認してから移乗すること。

付図1 事故発生場所概略図

