


# 船舶事故調査報告書

令和5年5月10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	乗組員死亡
発生日時	令和3年12月14日 10時50分ごろ（死亡時刻：12月15日01時03分ごろ）
発生場所	東京都利島村利島港 利島港西防波堤灯台から真方位006° 130m付近 （概位 北緯34° 32.1′ 東経139° 16.8′）
事故の概要	作業船第5藤進号は、砂利採取運搬船第二十八旭丸に係留中、第二十八旭丸に乗り移ろうとした船長が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和4年4月20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。
<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	A 砂利採取運搬船 第二十八旭丸、493トン 129305、宇和島商船株式会社、敦賀旭土建株式会社（船舶所有者）、三ツ矢海運株式会社（船舶借入人）（A社） 57.41m (Lr) × 13.40m × 5.95m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和62年10月8日（写真1参照）  写真1 A船  B 作業船 第5藤進号、5トン未満 290-54640長崎、株式会社藤進 7.44m (Lr) × 2.68m × 1.11m、FRP ディーゼル機関、95.60kW、平成13年1月（写真2参

	<p>照)</p>  <p>写真2 B船</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長A 50歳  三級海技士（航海）  免許年月日 平成4年5月28日  免状交付年月日 平成29年3月27日  免状有効期間満了日 令和4年5月27日  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14年10月21日  免許証交付日 平成31年1月17日  （令和6年1月16日まで有効）  現場代理人*1 29歳</p>
死傷者等	死亡 1人（船長A）
損傷	なし
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、気温 約12℃、視界良好  海象：波高 約1.5m、波向 南西、水温 約21℃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、機関長A、航海士A及び甲板員Aが乗り組み、石材を積載し、防波堤延伸工事の目的で、利島港に向け、令和3年12月13日21時00分ごろ京浜港横浜第5区を出港した。</p> <p>A船は、14日04時00分ごろ利島港に入港し、利島港防波堤（北）（以下「本件防波堤」という。）の北側に、船首を西方に向けて両舷の錨鎖8節を出して錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、元請会社の現場代理人ら3人を乗せ、A船に向け、05時55分ごろ、利島港を出港し、06時00分ごろ、A船に着けた。</p> <p>甲板員Aは、B船に乗り込んで操船し、A船の右舷船尾からスターンラインをA船の北東側のブイに、A船の左舷船尾からのスターンラ</p>

\*1 「現場代理人」とは、工事現場で工事請負業者の代わりに責任者を務め、現場全体の管理を行う立場の者をいう。

インをA船の南東側のブイに取り、A船の左舷船首及び左舷船尾からそれぞれブレストラインを本件防波堤に取ってA船の係留を行った。

A船は、現場代理人の指揮により、甲板員Aがクレーンの操作に当たり、航海士Aが船首甲板に、船長A及び機関長Aが船尾甲板で監視に就き、09時00分ごろ、クレーンにより石材の海中投入を開始した。

現場代理人は、10時30分ごろ、フェリーが利島港に入港するので作業を一時中断し、昼食の弁当を受け取る目的で利島港の物揚げ場までの移送を船長Aに依頼し、船長Aが操船するB船に乗り、同物揚げ場で弁当を受け取ったのち、A船に向かった。

船長Aは、B船の左舷側を‘A船の右舷船尾側に設置されている、モータで高さが調整できるハシゴ付きのタイヤフェンダー’（以下「本件フェンダー」という。）に着け、機関を停止して船首と船尾の係留索をA船の右舷船尾甲板にいた機関長Aに渡した。（写真3参照）



写真3 本件フェンダー（撮影時は左舷側に移設）

機関長Aは、B船の船首と船尾の係留索をA船に留めて、本件フェンダーを下げた。

船長Aは、B船に現場代理人を乗せたまま、B船が風浪により動揺する中、本件フェンダーのハシゴに手を掛けて本件フェンダーに乗り移ろうとしたところ、身体のバランスを崩し、10時50分ごろ落水した。

機関長Aは、A船の船首甲板にいた航海士A、甲板員Aらに船長Aが落水したことを伝え、現場代理人は、B船の船首係留索に掴まっている船長AをB船に引き揚げようとしたものの重くてできなかった。

機関長Aは、本件フェンダーを更に下げ、船長Aが、本件フェンダーの空洞部に立ち膝の体勢で入ったのち、本件フェンダーを舷側の

	<p>上端まで上げたところ、船長Aが、立ち上がってA船に移ろうとした際、10時55分ごろ再び落水した。</p> <p>船長Aは、甲板員Aらが投げたロープ及び救命浮環のうち、ロープを一時掴んだものの、波を受けて離してしまった。</p> <p>甲板員Aは、船長Aが顔を海面に着けた状態で北東方に流れていくのを認め、A船からB船に移り、船長Aに近づき、現場代理人と共に船長AをB船に引き揚げようとしたものの重くてできなかったため、現場代理人が右舷側で船長Aを仰向けの体勢で抱えたまま、利島港の物揚げ場に向かった。</p> <p>船長Aは、利島港の物揚げ場にいた元請会社の関係者らに心臓マッサージを受け、軽トラックで診療所に運ばれて治療を受けたのち、ヘリコプターで東京都渋谷区の病院に搬送され、治療を受けたものの、15日01時03分ごろ医師により死亡が確認され、死因は、溺水吸引による低酸素脳症と検案された。</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>本件フェンダーのタイヤ部は、材質ゴム製、直径約180cm、幅約60cm、内径約70cmであった。</p> <p>船長Aは、本事故当日、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>船長Aは、本事故時、ヘルメット、作業着、ジャケット、安全靴及び膨張型の作業用救命衣を着用していたが、同救命衣にガスボンベが取り付けられていなかった。</p> <p>A船の乗組員は、作業時、常に膨張型の作業用救命衣を着用していたが、同救命衣の点検を定期的に行っていなかった。</p> <p>機関長Aは、船長Aが、落水後、本件フェンダーの空洞部に立ち膝の体勢で入り、本件フェンダーを舷側の上端まで上げたのち、立ち上がってA船に移ろうとしたが、一度、落水した寒さで体が硬直して動くことが困難となり、再び落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>A社は、A船の乗組員に膨張型の作業用救命衣を定期的な点検をよう指導していなかった。</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・海象等の関与</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>船長Aの死因は、溺水吸引による低酸素脳症であった。</p> <p>船長Aは、本件防波堤の北側において、A船の右舷船尾側にB船を左舷から係留索を取って係留中、風力5の北東風と波高約1.5mの波がある状況下、動揺していたB船からA船に移ろうとしたことから、身体のバランスを崩して落水して死亡したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、膨張型の作業用救命衣を着用していたものの、同救命衣</p>

	<p>にガスボンベが取り付けられていなかったことから、落水した際に浮力を得ることができなかったものと考えられる。</p> <p>A船の乗組員は、膨張型の作業用救命衣を定期的に点検しておらず、また、A社は、A船の乗組員に膨張型の作業用救命衣を定期的に点検するよう指導していなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、落水後、本件フェンダーの空洞部に立ち膝の体勢で入り、本件フェンダーを舷側の上端まで上げたのち、立ち上がってA船に移ろうとしたものの、一度、落水した寒さで体が硬直して動くことが困難であったことから、再び落水した可能性があるものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、船長Aが、本件防波堤の北側において、A船の右舷船尾側にB船を左舷から係留索を取って係留中、風力5の北東風と波高約1.5mの波がある状況下、動揺していたB船からA船に移ろうとしたため、身体のバランスを崩して落水したことにより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>・波の影響を受けやすい小型船の船長は、波が高くなるなど天候が悪化している場合、大型船との間での移乗を控えること。また、乗組員が大型船との間で移乗する場合、風浪による船体動揺を軽減できるよう大型船の風下側へ着けるなどすること。</li> <li>・乗組員は、定期的に膨張型の作業用救命衣の点検を行い、ガスボンベが確実に取り付けられているかなどを確認すること。</li> <li>・船舶所有者等は、乗組員に対して、定期的に作業用救命衣の点検を行うよう指導すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

