

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	作業員負傷
発生日時	令和7年4月7日 13時13分頃
発生場所	広島県 ^{えたじま} 江田島市 ^{のうみ} 能美島南西方沖 伝太郎 ^{でんたろうはな} 鼻灯台から真方位328° 1.4海里付近 (概位 北緯34°07.7′ 東経132°25.9′)
事故の概要	作業船きゆうえい丸に乗船していた作業員は、押船にきゆうえい丸を固縛作業中、きゆうえい丸と押船との間に右手を挟まれて負傷した。
事故調査の経過	令和7年5月23日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	作業船 きゆうえい丸、5トン未満（長さ6.78メートル）
船舶番号、船舶所有者等	270-37004広島、株式会社久栄建設
乗組員等に関する情報	船長、二級小型 作業員A
負傷者	軽傷 1人（作業員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、波向 南西、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、能美島南西方沖で行われた土砂投入作業終了後に行う水深測定の目的で、同沖で作業中の押船列（土砂及び重機等を積載したバージとそれを押す押船）に向かった。</p> <p>船長は、測量作業を行う作業員A及び作業員Bを押船から本船に移乗させるため、押船の左舷中央部外板に設置された昇降設備（上部がフック形状の梯子^{はしご}）付近に本船の右舷船首部を接舷しようと、本船を接近させた。</p> <p>(写真1 参照)</p>
	 <p>写真1 本船（船舶所有者提供）</p>

船長は、接舷後に自身が本船を押船にロープで固縛し、押船上の作業員A及び作業員Bを本船に移乗させようと考えていたが、作業員Aは、自らが固縛作業に取り掛かろうと、本船が動揺する中、自身の判断で押船から高さ約1.5m下の本船に飛び降りた。

作業員Aは、本船のロープを手に持ち、押船の左舷中央部のビットと本船の右舷船首部のビットにロープをかけて固縛しようとしたが、本船が風浪により動揺してできなかった。(図1参照)

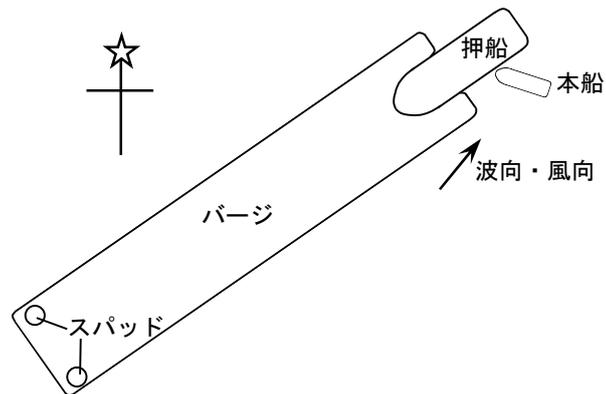


図1 押船列、本船及び波向・風向の状況

作業員Aは、本船の動揺により体勢を崩し、とっさにロープを手放して、本船の右舷船首部のビットを右手で掴んだところ、本船が風浪により押船に接近し、右手を本船の右舷船首部のビットと押船の左舷中央部外板との間に挟まれた。(図2参照)



図2 事故発生場所概略図

(国土地理院ウェブサイトの地理院地図(写真)を使用)

押船上にいた作業員Bは、作業員Aの発した声で作業員Aが負傷し

	<p>たことに気づき、作業員A及び作業員Bの所属する会社（A社）担当者に電話連絡し、A社担当者が119番に通報した。</p> <p>船長は、本船で江田島市大柿町所在のA社協力会社付近の棧橋まで作業員Aを運んだ。</p> <p>作業員Aは、A社の車で協力会社に運ばれた後、駆けつけた救急車で呉市所在の病院に搬送され、右中指末節骨開放骨折と診断された。</p> <p>押船列は、能美島南西方沖の親休鼻南側に船首が南西方に向けた状態で、バージ船首部がスパッド*1により固定されていた。</p> <p>押船列による土砂投入及び本船による水深測定の作業は、A社が安全管理を行っていた。</p> <p>船長、作業員A及び作業員Bは、押船の左舷側に設置された昇降設備を取り外して、右舷側への移動が可能であることを知らなかった。</p> <p>土砂投入作業及び水深測定の安全管理は、A社担当者が行っていた。</p> <p>船長は、約6年の小型船舶の操縦経験があった。</p> <p>作業員Aは、約2か月の海上作業経験があった。</p> <p>作業員Bは、約4年の海上作業経験があった。</p> <p>作業員Aは、本事故当時、作業服、防寒着、ヘルメット、安全長靴を着用しており、手袋は着用していなかった。</p> <p>押船、バージ及び本船の喫水は不詳であった。</p> <p>船長、作業員A及び作業員Bは、いずれも救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、風浪によって動揺する中、船長が、押船に係留しようとして押船の左舷側（風上側）に本船を接近させたことから、係留作業を行おうと本船に移乗した作業員Aが船体動揺によって体勢を崩したものと考えられる。</p> <p>作業員Aは、崩した体勢から本船の右舷船首部のビットを右手で掴んだ際、本船が風浪によりA船に接近し、右手が同ビットと押船の左舷中央部外板との間に挟まれ、負傷したものと考えられる。</p> <p>海上作業経験の少ない作業員Aは、船長が押船から本船に作業員A及び作業員Bを移乗させようとして押船に本船を接近させていた際、自身の判断で押船から本船に飛び降りて移乗し、両船を固縛して本船を押船に係留しようとしていたものと考えられる。</p> <p>船長、作業員A及び作業員Bは、本事故当時、南西方からの風浪がある状況下、押船の左舷側に設置された昇降設備を押船及びバージの風下側となる右舷側に移動させた場合、風浪による本船の動揺を軽減させた上で、押船から本船への移乗することが可能であったものと考えられる。</p>

*1 「スパッド」とは、船体を固定する際、海底に突き立てて使用する鋼製杭（くい）のことをいう。

	<p>船長、作業員A及び作業員Bは、押船の左舷側に設置された昇降設備を取り外して、右舷側への移動が可能であることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>A社担当者は、水深測定の安全管理を行っていたが、水深測定の実施について、作業員A及び作業員Bに一任していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が風浪によって動揺する中、船長が押船に係留しようとして押船の左舷側（風上側）に本船を接近させたため、係留作業を行おうと本船に移乗した作業員Aが、船体動揺によって体勢を崩し、本船の右舷船首部のビットを右手で掴んだ際、右手が同ビットと押船の左舷中央部外板との間に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>A社は、本事故後、次の措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 押船の昇降設備を右舷にも設置し、両舷から昇降可能とした。 ・ 押船から作業船へ移乗する際、経験を有する作業員から移乗し、固縛作業を行う。 ・ 小型作業船の船長は、風浪の影響を考慮した操船を行い、状況に応じて、作業船を前進とし、押船に船首部を押し付けた状態での移乗を行う。 <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"> ・ 小型作業船の船長は、押船の甲板上から小型作業船の甲板上へ作業員を移乗させる際、風浪の状況を考慮し、動揺が少ない船体の風下側に接舷すること。