

運輸安全委員会は、令和3年11月18日(木)、77件の船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

区分	事故： 重大なし、重大・軽微以外21、軽微37	計58件	インシデント： 重大なし、重大・軽微以外1、軽微18	計19件
事故等種類(件)	衝突17、乗揚15、死傷等9、転覆6、衝突(単)4、施設等損傷4、火災2、浸水1		運航不能16(機関故障7、絡索3、燃料供給不能2、燃料不足2、推進器故障1、舵故障1)、運航阻害2、座洲1	
関係船舶(隻)	プレジャーボート26、漁船15、貨物船12、水上オートバイ4、作業船4 旅客船3、タンカー3、引船・押船3、公用船2、遊漁船1、瀬渡船1、 非自航船1、その他3	計78隻	プレジャーボート12、漁船4、旅客船1、貨物船1、タンカー1	計19隻
死傷者等(人)	死亡5、重傷5、軽傷11	計21人		

上記事故のうち、横浜事務所及び長崎事務所の船舶事故調査報告2件について、“概要版”を作成しました
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

① 東京都新島港で消波ブロックの荷揚げ作業中、乗組員が消波ブロックに挟まれて死亡した事例

甲板上でホイールローダーを使用して消波ブロックを移動していたところ、乗組員1人が消波ブロックに右足を挟まれ、その後死亡した

② 貨物船が、三池港の内港航路で、打設されていた海面下の鋼管矢板に乗り揚げて通過した事例

貨物船が、三池港の内港航路を東北東進中、打設されていた海面下の鋼管矢板に乗り揚げて通過した

海難防止への
インフォメーション

① 一体型押船A(2,613トン) 乗組員死亡

(甲板上で消波ブロックを移動中、乗組員1人が消波ブロックに右足を挟まれ、その後死亡した)

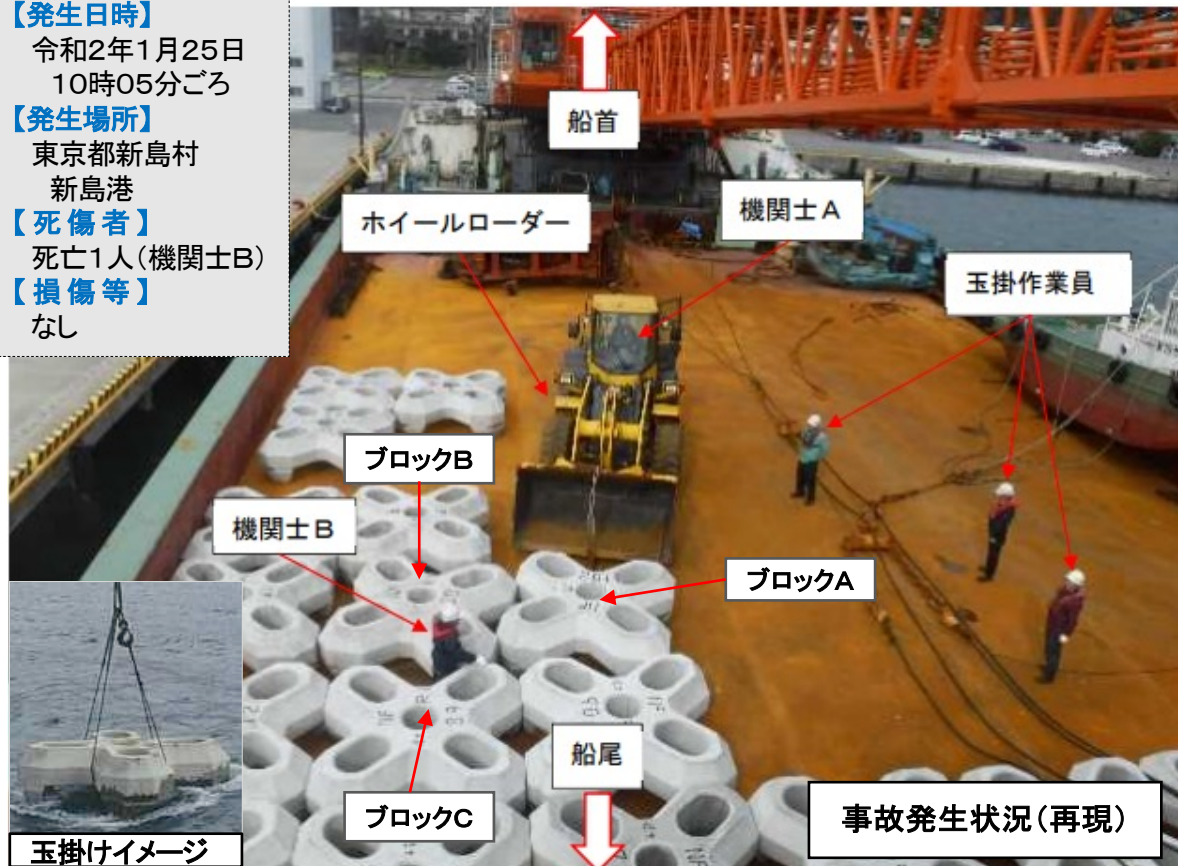
【事故概要】 一体型押船A(2,613トン、11人乗組、消波ブロック50基積載)は、着岸して荷揚げ作業中、玉掛けワイヤーを掛ける作業スペースを確保するためにホイールローダーを使用してブロックAを移動していたところ、ブロックAに押されたブロックBが、指示を出していた機関士Bの方向に移動し、機関士Bの右足がブロックBとブロックCに挟まれ、病院に搬送されたが、その後死亡した

【発生日時】
令和2年1月25日
10時05分ごろ

【発生場所】
東京都新島村
新島港

【死傷者】
死亡1人(機関士B)

【損傷等】
なし



《原因・背景等》 消波ブロックの陸揚げ作業中、(*1)消波ブロックが不均一に並んで接着している中、(*2)ブロックAの玉掛けに必要な作業スペースを確保する目的で、ホイールローダーによりブロックAを移動させる際、

- ◎ 機関士Bが、(*3)ブロックBとブロックCの間に位置して機関士Aに指示を出すことに集中し、
- ◎ 機関士Aが、(*4)ホイールローダーの操縦に集中してブロックAを移動させていたことからブロックAに押されたブロックBが移動し、機関士Bの右足がブロックBとブロックCに挟まれた

- (*1) 消波ブロックを積載した際、通常2時間を要する消波ブロック50基の積載が大型旅客船の入港で、積載時間を1時間30分に短縮して行い、消波ブロックの間隔が不均一になって接着していた
- (*2) 消波ブロックの間隔が不均一になって接着していたことから、消波ブロックの陸揚げ時の玉掛けに必要な作業スペースがない消波ブロックが発生した
- (*3) ブロックBとブロックCの間に通れる隙間があり、ブロックAの作業スペースを見ながらブロックAを動かそうとしたことから、ブロックBとブロックCの間の狭い場所に位置した
- (*3)、(*4) 機関士A、機関士Bは、ブロックAに押されたブロックBが機関士Bの方向に移動していることに共に気付かなかった

《再発防止策》(船舶所有者(A社)は、作業手順を追記して新たな作業手順書を作成し、その実施について全作業員に指導した
詳細は事故調査報告書参照)

- (1) 作業指揮者は、他の作業を兼務することなく、作業全般を監視するとともに、重量物を移動する際は、全体が把握できる場所で指示等を発出すること
- (2) 荷役作業員は、重量物と重量物の間に入らないように、また、周辺の資機材に接触しないように注意して作業を行うこと
- (3) A社は、新たに作成した作業手順書の内容を全作業員に周知徹底すること

《関連情報》

- 機関士Bの死因は、本事故での負傷に起因する右膝窩動脈損傷による出血性ショックであった
- 本事故当時のA社の作業手順書には、甲板上でホイールローダーを使用して消波ブロックを押して移動させる作業についての記載はなかった

海難防止への
インフォメーション

② 貨物船A(17,979トン) 乗揚

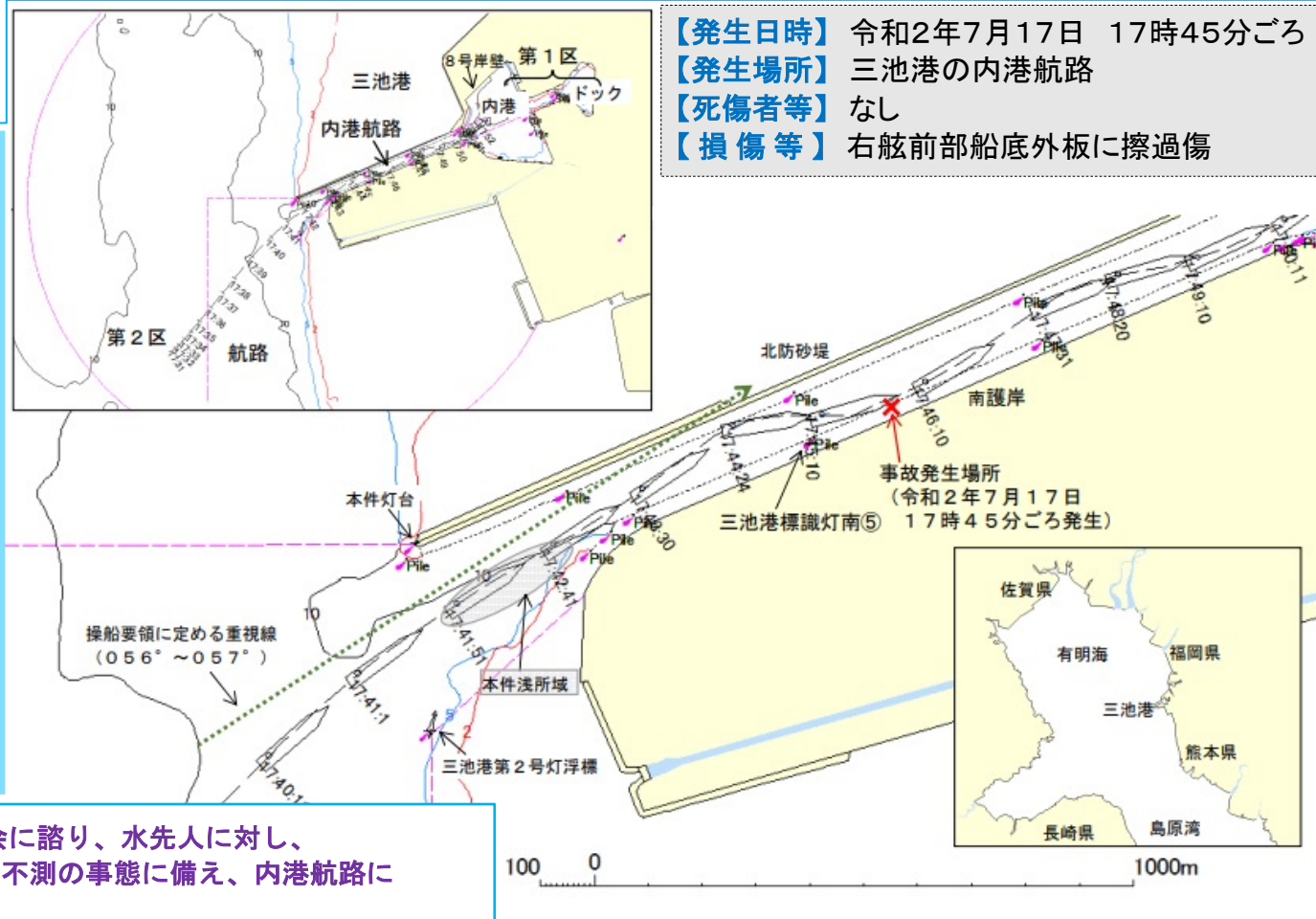
(三池港の内港航路を東北東進中、打設されていた海面下の鋼管矢板に乗り揚げて通過した)

【事故概要】 貨物船A(17,979トン、パナマ共和国籍、22人乗組、水先人乗船、石炭約20,000トン積載)は、三池港の内港航路を東北東進中、南護岸に沿って打設されていた海面下の鋼管矢板に乗り揚げて通過した

《原因等》 三池港第2区の錨地から同港第1区の内港8号岸壁に向かっていったところ、内港航路入口付近に海図W189図載の水深と比べて3m程度浅くなっている浅所域(本件浅所域)が存在していたものの、

◎ 本件浅所域の(*1)水深等の詳細を把握していない水先人が、(*2)操船要領に定められた入航針路より約50m南側を通過する針路で、同航路入口付近の本件浅所域を航行したため、船首部が(*3)海底斜面から反発力を受けて深い方に押し出され、左回頭が生じて北防砂堤に向かうこととなった後、(*4)右回頭し、南鋼管矢板に向かうことになって同矢板に乗り揚げた

- (*1) 内港航路入口付近に浅所が存在していることは知っていたが、本件浅所域の範囲や正確な水深について、詳細を把握していなかった
- (*2) ふだんは、一旦北方に向け、西側から大回りして操船要領に基づく針路としていたが、本件当時、錨泊していた本船を左回頭させた後、小回りして内港航路の入口に向かった
- (*3) 本件浅所域を航行し、浅水影響により速度が低下するとともに、バンク・クッションにより船首部が海底斜面から反発力を受けて深い方に押し出され、左回頭が生じた
- (*4) 水先人は、舵効きが悪いと感じるとともに、左回頭が止まらないので、右舵一杯を指示して舵効を得るため全速力前進とし、右回頭するようにタグボートに船尾を押させた



【発生日時】 令和2年7月17日 17時45分ごろ
【発生場所】 三池港の内港航路
【死傷者等】 なし
【損傷等】 右舷前部船底外板に擦過傷

《再発防止策》 (島原海灣水先区水先人会(水先人会)は、事故対策防止委員会に諮り、水先人に対し、入港方法に関する再教育訓練を実施し、水先人は、本事故後、不測の事態に備え、内港航路に入航する前にできる限りタグラインをとることとした)

- (1) 水先人は、浅水影響、側壁影響等が生じる三池港の内港航路においては、船位及び針路の確認を慎重かつ適切に行い、操船要領に従って水先業務に当たること
- (2) 水先人会は、所属する水先人に対し、三池港での水先業務を行うに当たり、操船要領に従うように指導すること
- (3) 港湾管理者は、港内の水深減少が判明した場合には、水深に関する情報を海上保安庁に提供すること
- (4) 船舶の運航に係る者は、浅所乗揚等の航行の安全に係る事故の発生が判明した場合、速やかに海上保安庁に通報すること

《関連情報》
 ○後日、南鋼管矢板の変形や、潜水調査による右舷前部船底外板の擦過傷が確認され、潮高や本船の喫水等から乗り揚げた事実と時刻等が確定された

* 本調査報告書は、R3.11.18に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。