

運輸安全委員会は、令和3年9月30日(木)、54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30、軽微19	計49件	インシデント： 重大なし、重大・軽微以外2、軽微3	計5件
事故等種類(件)	衝突14、乗揚8、死傷等7、転覆5、火災5、衝突(単)4、施設等損傷3、浸水2、爆発1		運航不能4(機関故障3、絡索1)、運航阻害1	
関係船舶(隻)	漁船32、プレジャーボート17、貨物船10、遊漁船4、旅客船2、タンカー2、引船1、非自航船1	計69隻	貨物船2、漁船2、旅客船1	計5隻
死傷者等(人)	死亡8、重傷7、軽傷4	計19人		

上記事故のうち、横浜事務所及び那覇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 名古屋港で、貨物船が揚げ荷役作業中、荷役作業員1人が死亡、1人が重傷を負った事例

名古屋港で、貨物船が着岸して揚げ荷役作業中、貨物が倒れ、作業員1人が死亡、1人が重傷を負った

② 沖縄県うるま市浮原島東方沖で、油タンカーと漁船とが衝突した事例

浮原島東方沖で、油タンカーが南進中、漁船が南西進中、油タンカーの左舷中央部と漁船の右舷船首部とが衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(498トン) 作業員死傷

(揚げ荷役作業中、貨物が倒れ、荷役作業員1人が死亡、1人が重傷を負った)

【事故概要】 貨物船A(498トン、5人乗組、(*1)PC床版72基積載)は、名古屋港弥富ふ頭7号岸壁に着岸し、荷役作業員等12人が乗船して1列目の揚げ荷役作業中、2列目の貨物と、引き続いて3列目の貨物が右舷側に倒れ、3列目で(*2)解縛作業を行っていた作業員の1人が死亡、1人が重傷を負った

*1 コンクリートに圧縮力をかけてひび割れから守る性質をもたせた床版で、重量が約11.0トン~17.1トン

*2 PC床版の間に施されたチョッキング(角材等をはめ込んで貨物を固定すること)資材をチェーンソーで切断するなどして外す作業

【発生日時】

令和2年2月3日08時25分ごろ

【発生場所】

愛知県名古屋港弥富ふ頭7号岸壁

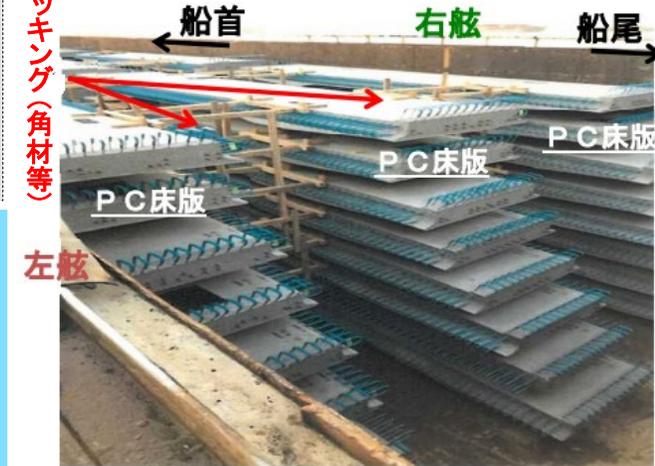
【死傷等】

死亡1人、重傷1人(荷役作業員2人)

【損傷等】

本船:なし、貨物:PC床版62基破損

チョッキング(角材等)



《原因等》 本船が、弥富ふ頭7号岸壁において、(*3)解縛作業に係る作業標準書が作成されておらず、また、作業手順が作業員に十分周知徹底されていない中、

◎ 貨物倉の1列目の揚げ荷役作業中、作業員がチェーンソーを使った**3列目の解縛作業を先行して行ったため**、PC床版と本件尺角(表面をポリエチレンクロス等で加工したPC床版接触面を保護する木製角材)に**振動加速度によって、PC床版と本件尺角との静止摩擦力が減少して**2列目のPC床版が右方に滑り出し、解縛作業を行っていた作業員2人がPC床版にそれぞれ挟まれた

*3 作業標準書が作成されず、作業手順が十分周知徹底されていなかったことは、本事故発生に関与した

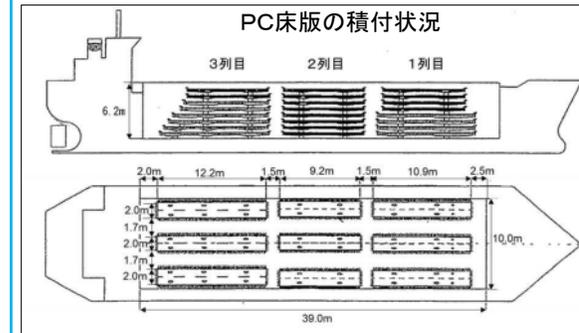
《再発防止策》

- 荷役作業員は、船体横傾斜がある状況下、チェーンソーでチョッキングの固縛を外すことにより、静止摩擦力が減少してPC床版の横滑りする危険性が高まるので、荷揚げ作業における先行した解縛作業を実施しないこと
- 港湾荷役会社(A社)は、作業中の危険因子を抽出した上、作業標準書を作成するとともに、作業開始前に同標準書及び作業手順を作業員に周知徹底すること

《A社が作成した作業標準書と指導内容》

- 解縛作業を先行して行わず、PC床版を1段陸揚げする毎に次の段のチョッキングを外すこと
- 船体傾斜軽減できるよう左舷側及び右舷側のPC床版を交互に陸揚げし、配置計画図による順番で搬入場所に搬入できない場合には、一旦岸壁に仮置きする

[荷主代行会社は、本事故後、船幅の大きい船舶を用船し、段積みする貨物の基数を減らした]



《関連情報》

- 解縛作業の振動で静止摩擦力が減少することを知らず、船体が横傾斜したままPC床版の荷揚げ作業を行っていた
- 本事故発生前の船体傾斜は、右舷側に約2.0°であった(PC床版9基陸揚げ時)

* 本調査報告書は、R3.9.30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。

海難防止への
インフォメーション

② 油タンカーA(748トン) 漁船B(3.75トン) 衝突

(油タンカーが南進中、漁船が南西進中、油タンカーの左舷中央部と漁船の右舷船首部とが衝突した)

【事故概要】 沖縄県浮原島東方沖において、油タンカーA(748トン、7人乗組、航空燃料約1,800kℓ積載)は、那覇港に向けて南進中、漁船B(3.75トン、1人乗組)は、同県屋慶名港に向けて南西進中、両船が衝突した

《原因・背景等》 夜間、浮原島東方沖において、A船が速力約13.0knで南進中、B船が速力約7.0knで南西進中

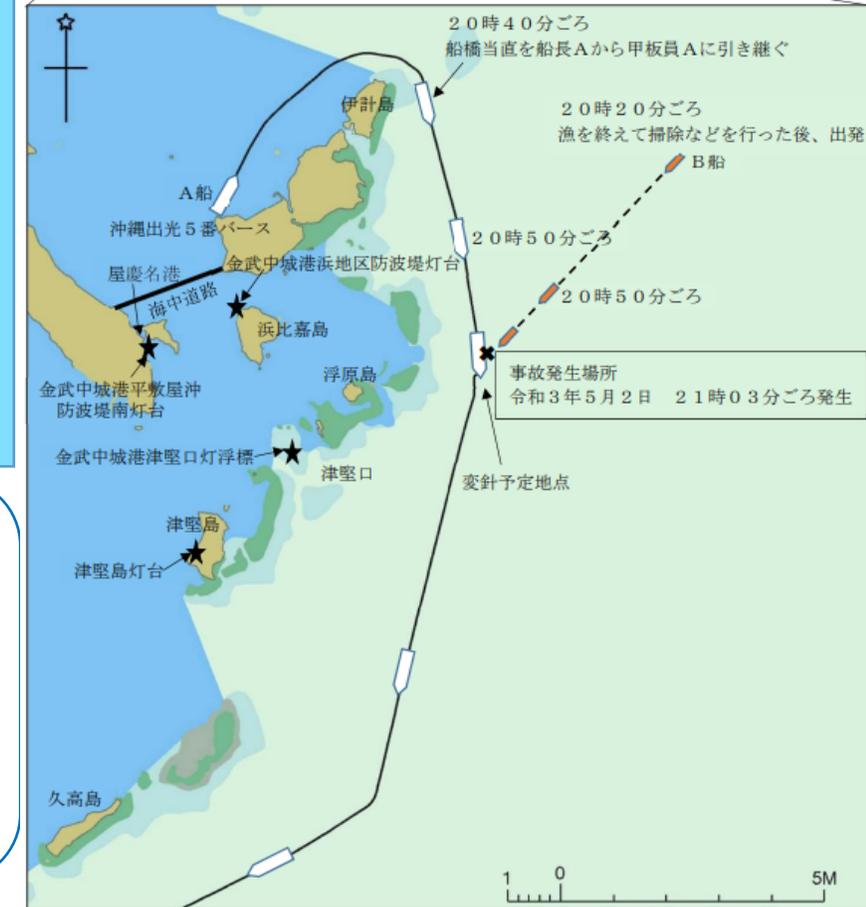
- ◎ A船: 船橋当直についていた甲板員Aが、(*) 船橋当直中に船橋を無人の状態として航行を続けた
 - ◎ B船: 船長Bが、(*)2 前方に意識を向けたままの状態で操縦していたため、互いに接近していることに気付かなかった
- (*)1 変針予定地点までの間に予め用便を済ませておくこととし、船橋の1階下にある便所で用便を済ませた後、自室に行って飲み物を探すなどしていた
- (*)2 浮原島東方沖が通り慣れている海域であり、進行方向に他船を見ていないので周囲に他船はいないと思い込んでいた
- ◎ A社(A船の船舶所有者及び運航者)は、船橋当直者心得として、無断で船橋を離れてはならない等の遵守事項を定め、船橋内に掲示など行い、運航手順書にも同様のことを記載していたが、甲板員Aが、船橋当直中、しばらくの間、船橋を無人の状態としたこと、並びに船長及び一等航海士に(*)3 本事故の報告をしていなかったことは、乗組員に対して船橋当直に関する遵守事項の周知を図っていたものの、乗組員が遵守するまでに至っていなかったこのことは、本事故の発生に關与した
- (*)3 甲板員Aは、B船との衝突を認めた後、B船のサーチライトでの合図があったにもかかわらず、B船が沈んでいないことを確認したので人命も問題ないだろうと思い込み、航行を続け、船長及び一等航海士に報告せず、船長から他船との接触の有無について聞かれた際も分からないと返事をしていることから、事故後の措置や船長への報告を怠り、船橋当直者心得を遵守していなかった

《再発防止策》

- (1) 船橋当直者は、船橋当直につく際、事前に体調を整えておき、船橋を離れる場合、他の乗組員と交替し、船橋を無人の状態としないこと
- (2) 操縦者は、夜間に航行中、目視による見張りを前方のみならず、周囲全体も行い、レーダーも活用して他船の存在を確認すること
- (3) A社は、船橋当直者心得が乗組員の確実な実施に繋がるよう、以下の①～④について、指導又は教育を行うこと
 - ① 船橋当直中に船橋を無人としないことが一目で分かるよう、船橋内に明確に見える形で掲示すること
 - ② 定めた規律を乗組員が遵守しているかを定期的に訪船して確認し、再度周知徹底を図ること
 - ③ 船長又は当直を引き継ぐ者は、次の当直者が船橋当直に入る前、当直者の体調を確認すること
 - ④ 当直中、事故が発生した場合を想定して、直ちに船長に報告するとともに、自船及び他船の損害状況を確認し、事後の連絡が正しく行われるようにすること



【発生日時】 令和3年5月2日 21時03分ごろ
【発生場所】 沖縄県うるま市浮原島東方沖
【死傷者】 重傷1人(漁船船長)
【損傷等】 A: 左舷中央部外板に擦過傷
 B: 右舷船首部外板等に擦過傷等



* 本調査報告書は、R3.9.30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。