

運輸安全委員会は、令和7年4月24日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

- ・  ばら積み貨物船EVER FELICITY陸上作業員死傷 (宮城県石巻市石巻港雲雀野北ふ頭 令和6年5月20日発生)
- ・  旅客船兼自動車渡船シルバークリース衝突 (消波ブロック) (北海道苫小牧市苫小牧港西港区 令和6年7月2日発生)
- ・ [船舶事故調査報告書一覧](#) (地方事務所取り扱い案件) (17件) [ 97KB]
- ・ [船舶インシデント調査報告書一覧](#) (地方事務所取り扱い案件) (3件) [ 60KB]
- ・ [船舶事故等調査報告書一覧](#) (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (27件) [ 131KB]

上記事故のうち、東京(委員会事務局)の船舶事故調査報告書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 [ばら積み貨物船A\(9,589トン\) 陸上作業員死傷](#)

宮城県石巻港において、A船は、パーム椰子殻(やしがら)の積荷役作業中、第1船倉内に入った陸上作業員2人が、標準大気よりも酸素濃度が低く、二酸化炭素濃度が高い空気を吸引して意識を失い、1人が死亡し、1人が負傷した

② [旅客船兼自動車渡船A\(8,901トン\) 衝突\(消波ブロック\)](#)

夜間、北海道苫小牧港において、A船は、入港中、港内護岸の消波ブロックに衝突し、船体と消波ブロックに損傷を生じた

海難防止への インフォメーション

① ばら積み貨物船A(9,589トン) 陸上作業員死傷

(宮城県石巻港において、A船は、パーム椰子殻の積荷役作業中、第1船倉内に入った陸上作業員2人が、標準大気よりも酸素濃度が低く、二酸化炭素濃度が高い空気を吸引して意識を失い、1人が死亡し、1人が負傷した)

【事故概要】

石巻港において、A船(9,589トン、18人乗組)は、パーム椰子殻(以下「PKS」)の積荷役作業中、上甲板左舷にある第1船倉進入口(以下「本件進入口」)から第1船倉内に入った陸上作業員2人が、標準大気よりも酸素濃度が低く、二酸化炭素濃度が高い空気を吸引して意識を失い、1人が死亡し、1人が負傷した

《原因・背景等》【抜粋】

- ◎ 事前に第1船倉の作業環境測定が行われなかったため、同船倉内に入った作業員A及び作業員Bが、標準大気よりも酸素濃度が低く、二酸化炭素濃度が高い空気を吸引して意識を失い、PKS上に倒れた
- 事前に第1船倉の作業環境測定が行われなかったのは、本船の荷役を請け負っていた荷役会社の支店(以下「A1支店」)が、本件積荷役作業の実施に当たり、船倉内の作業環境測定を含むリスクアセスメントを記載した作業手順書を作成せず、作業員に対し、船倉内作業の関連法令に基づく安全管理を行わなかったことによる
- 第1船倉は、機動通風機が運転されておらず、自然換気の状態であった
- 本船は、本事故当日、PKSの積荷役作業を開始し、第2船倉、第1船倉の順でハッチカバーを開放したものの、風の平均風速が2.0m/s以下で、船倉内の自然換気が行われにくい環境であり、船倉内で標準大気よりも酸素濃度が低下し、二酸化炭素が高濃度となる状況であったものと考えられる

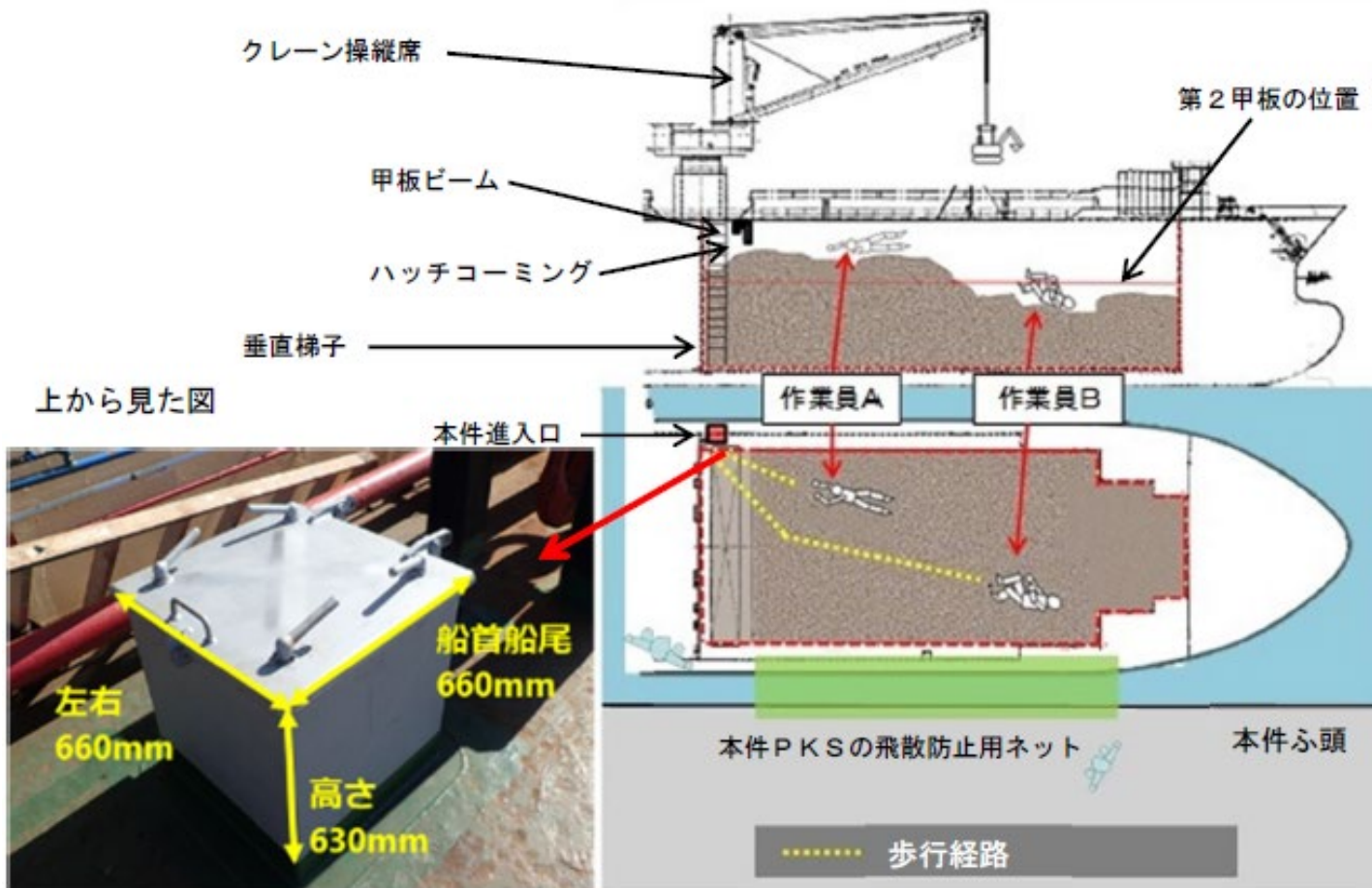
《再発防止策》【抜粋】

- (1) 作業員を現場に派遣している荷役会社は、作業員に対し、船倉内作業を行う場合、法令に定められている作業環境測定の必要性を認識させ、安全確保のため同作業の前には同測定を必ず実施するよう必要な作業手順を示して、指導すること。同測定の結果を踏まえ、標準大気よりも酸素濃度が低下するなどが確認された場合、自然換気だけでなく強制換気等も含めた作業環境の改善を行うこと (2) 以下省略

【発生日時】 令和6年5月20日07時35分ごろ

【発生場所】 宮城県石巻港雲雀野(ひばりの)北ふ頭

【死傷者】 死亡1人(作業員A):死因は蘇生後脳症(二酸化炭素中毒の疑い)
負傷1人(作業員B):二酸化炭素中毒の疑い及び誤嚥性肺炎の疑い



※作業員A及び作業員Bの歩行経路は、A1支店が収集した情報によるものである。

第1船倉内における作業員の受傷状況

海難防止への
インフォメーション

② 旅客船兼自動車渡船A(8,901トン) 衝突(消波ブロック)

(夜間、北海道苫小牧港において、A船は、入港中、港内護岸の消波ブロックに衝突し、船体と消波ブロックに損傷を生じた)

【事故概要】

苫小牧港において、A船(8,901トン、21人乗組、旅客119人乗船、車両109台積載)は、船長が操船指揮をとり、約16ノットの速力で入港中、港内護岸(別図中の「本件護岸」)の消波ブロックに衝突し、船体と消波ブロックに損傷を生じた

《原因・背景等》【抜粋】

- ◎ 船長が、正確な船位を把握していなかったため、東防波堤と西防波堤の間にある水路(以下「本件水路」)に向けた右転を東島防波堤南端にある開発局苫小牧港東島防波堤西灯台(以下「本件灯台」)を通過するまで遅らせ、本件水路から西方に外れた
- 船長が、正確な船位を把握していなかったのは、ふだんから、夜間、視界が良ければ、本船の船位をレーダー等を使用して正確に把握することはせず、自身の感覚に頼って入港操船を行っており、本事故当日においても「本件灯台」の方位を目測するのみであったことによる
- 船長は、ふだんから、夜間、「苫小牧港西防波堤灯台」を操船上の目標としていないので見ておらず、本事故当日も見なかった

《再発防止策》【抜粋】

- (1) 船長は、夜間の入港操船時、進路目標となる物標の目視による方位の確認とともに、航海計器による方位及び距離の確認を行い、本船の船位及び進路を適切に把握すること
- (2) 船長は、可能な限り港口の遠方から港口の水路の延長線上を直線的に入港する操船が、進路を修正する際に容易であり、港口付近の通航船舶等の状況も把握しやすいことに留意し、入港計画を立てること
- (3) 船長及び乗組員は、船橋チームによるBRM/BTMを機能させ、当直交代時の引継ぎでは船位等の情報及び自船の状況を確実に認識し、独断的な操船に陥ることがないよう効果的なコミュニケーションを取ること

* 本調査報告書は、R7.4.24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

【発生日時】 令和6年7月2日01時04分ごろ

【発生場所】 北海道苫小牧港西港区

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船: バルバスバウに破口及び変形、バウバイザーに凹損及び擦過傷、船首部船底外板に凹損、バウスラスタートネル左舷側の格子枠に破損(脱落) / 消波ブロック: 破損

