

運輸安全委員会は、平成29年9月28日(木)、
船舶事故等調査報告書23件(うち重大【東京】事案3件)を、ホームページで公表しました。

事故等23件のうち、事故22件の内訳は、作業員の死傷等6件、乗揚5件、船舶間衝突及び防波堤等への衝突各4件、転覆、火災及び浸水が各1件、またインシデント1件は、運航不能(機関故障)です。

このうち重大【東京】事案3件[外国籍貨物船の乗揚、貨物船における作業員死傷、ケミカルタンカーにおける乗組員死亡の各事故]の概要は、別紙のとおりです。

公表された事故等調査報告書を基に、当協会の責任で編集しましたので、ご参考にしてください。

なお、詳細は、運輸安全委員会のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2017/MA2017-9-1_2016tk0001.pdf

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2017/MA2017-9-2_2016tk0015.pdf

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2017/MA2017-9-3_2016tk0009.pdf

また、同時に公表した軽微事案45件のうち事故32件の内訳は、船舶間衝突12件、乗揚9件、転覆4件、浸水及び施設等損傷が各2件、死傷等、火災及び灯標衝突が各1件であり、インシデント13件の内訳は、運航不能10件(機関故障7件、絡網2件、バッテリー過放電1件)、運航阻害2件及び座州1件です。

運輸安全委員会 事故調査報告書

貨物船 CITY 乗揚事故

事故概要 パナマ籍貨物船(4,359トﾝ, 18人乗組)が, 山形県酒田市酒田港付近において単錨泊中, 風速が増し, 揚錨して沖へ出ようとしたものの, 圧流され, 酒田港付近の西護岸の消波ブロックに乗り揚げた。

発生日時 平成28年1月10日(日) 05:09ごろ

発生場所 酒田港付近 酒田灯台から010° 2,260m付近

損害 船橋まで水没し, 全損

<原因>

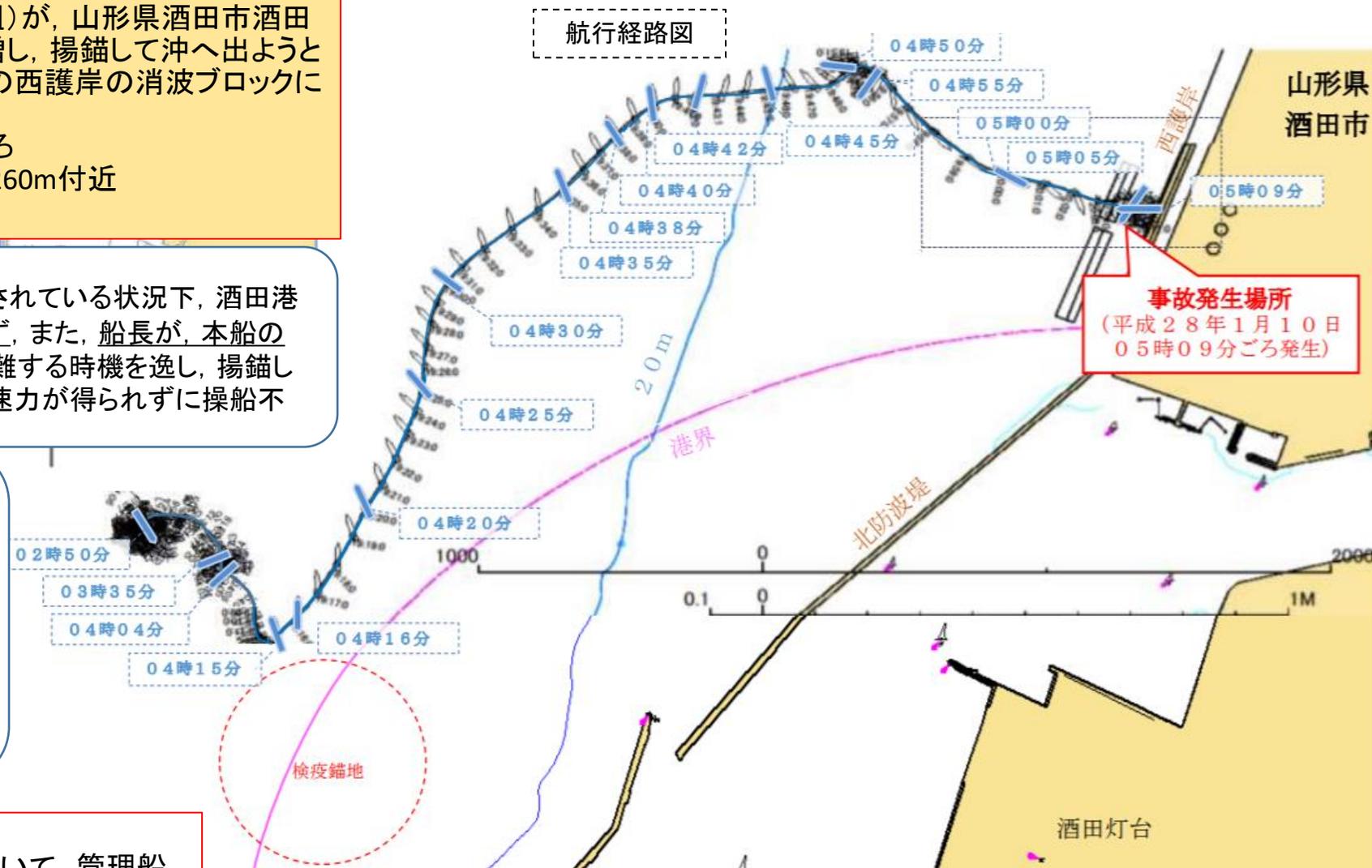
最大風速15m/sの風及び波高約2.8mの波が予想されている状況下, 酒田港沖で錨泊中, 気象・海象情報を適切に入手しておらず, また, 船長が, 本船の耐航性を把握していなかったため, 安全な水域に避難する時機を逸し, 揚錨して沖へ向かおうとしたものの針路を保持するだけの速力が得られずに操船不能となったものと考えられる。

<関与要因> 気象・海象情報を適切に入手していなかったのは, 船長が解析図を見て天候の悪化を示す兆候がないと思ったことによる。

耐航性を把握していなかったのは, 船舶管理会社の安全管理マニュアル等において, バラスト航海状態時における限界係駐力と限界風速, 同航海状態時における風圧及び主機出力を考慮した保針操船の限界等の耐航性に関する記載がなかったことによる。

「安全勧告」

- ①船舶管理会社は, 必要な気象情報の入手について, 管理船舶の船長を指導すること。
- ②安全管理マニュアルに耐航性に関する情報を記載すること。



貨物船 BBC ASIA 作業員死傷事故

事故概要 アンティガ・バーブータ籍貨物船(7,014トン)が、岸壁においてクレーンを使用してパイプの積荷役作業中、貨物倉内で作業をしていた作業員が、クレーンで吊り上げられていたパイプの束と側壁との間に挟まり、2人が死亡し、1人が重傷を負った。

発生日時 平成28年10月30日(日) 11:31ごろ
発生場所 阪神港神戸区新港東ふ頭T岸壁
死 傷 荷役作業員2人死亡、固縛作業員1人重傷

<原因>

1号クレーンで吊り上げて停止していたパイプが右舷方に振れたため、2束上で待機等していた荷役作業員2人と固縛作業員がパイプと右舷側壁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。

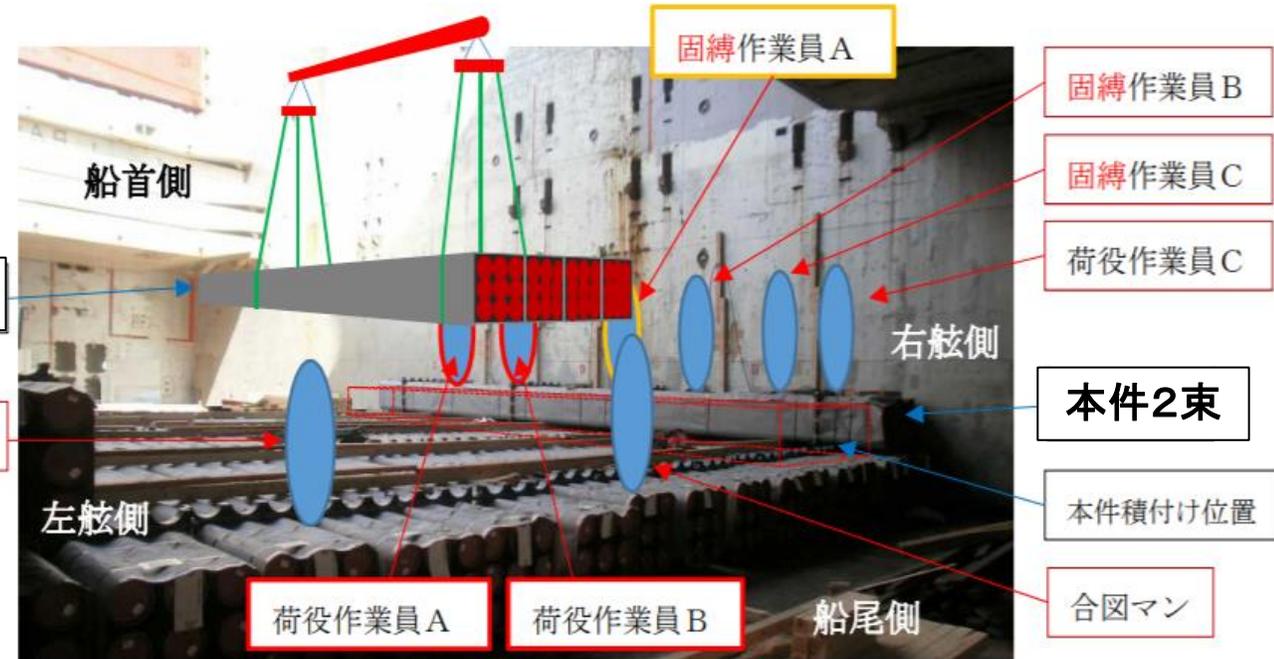
<関与要因>

パイプが右舷方に振れたのは、本事故時、着岸時より潮高が低くなったこと、本船の喫水が増加したことなどによって右舷側のフェンダ下面が岸壁の防舷材上面に引っ掛かり、右舷傾斜が遮られた状態において、パイプを1号クレーンで吊り上げて停止位置で停止させた際、フェンダ下面が防舷材上面から外れ、船体の横揺れが生じて右舷側に傾斜したことによるものと考えられる。

作業員が2束上で待機等していたのは、2束上がパイプの運搬経路に該当しないことなどにより2束上への立入りが禁止されていなかったことに加え、これまで、クレーンの操作を停止している状態で吊り荷が大幅に振れることがなかったことから、パイプが停止位置から2束上まで振れることを予測できなかったことによるものと考えられる。

本件パイプ

荷役作業員D



事故当時の作業員の配置

<荷役作業請負会社等へ示した再発防止策>

- ①船体舷側にフェンダを設置している船舶において、デッキクレーンを使用して荷役を行う場合、フェンダと岸壁の防舷材との引っ掛かりの有無を適宜監視し、引っ掛かりの有無を貨物倉内の作業員が把握できる体制を構築すること。その際、フェンダ下面の防舷材上面への引っ掛かりに加え、フェンダ上面の防舷材下面への引っ掛かりについても留意すること。

ほか、作業手順の周知、指導、定期的な教育など4項目

※本事故調査報告書はH29.9.28に公表されました。詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。

運輸安全委員会
 事故調査報告書

ケミカルタンカー BUCCOO REEF 乗組員死亡事故

事故概要	日本籍ケミカルタンカー(21,101トン, 22人乗組)が、フランス ボルドー港において引船の支援を受けて着岸作業中、タグラインの先取りロープを船外に繰り出していた甲板員が船首部の構造物に身体を打ち付けられて落水し、その後死亡した。
発生日時	2016年(平成28年)4月22日(金)19:15ごろ
発生場所	フランス ボルドー港
死 傷	乗組員(フィリピン国籍)1人死亡

<原因>

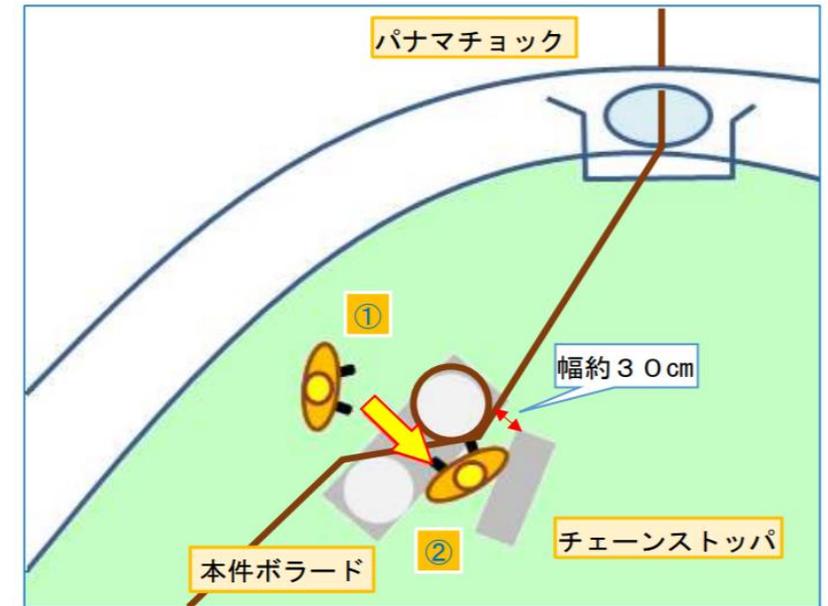
ケミカルタンカーが着岸作業中、引船のタグラインを放す際、同タグラインを左舷船首側のボラードから外した後、タグラインの繰出し担当の甲板員が、タグラインの先取りロープをボラードに一巻きした状態で繰り出していたところ、先取りロープの送出速度が速くなり、同ロープが同甲板員の脚に絡まったため、同甲板員が甲板上に倒れて引きずられ、身体を船首甲板上の構造物に打ち付けたことにより発生したものと考えられる。

同甲板員の脚に先取りロープが絡まった状況については、その状況を見た者がおらず、明らかにすることはできなかった。

<関与要因>

先取りロープの送出速度が速くなったのは、本船が、右回頭を続けながら後進行きあしに転じ、本船船首端と引船間の距離の拡大速度が増加したことによるものと考えられる。

本船の一等航海士が、同甲板員に、先取りロープが引船のプロペラに絡まないように保持させる際、予想外の張力に備え、先取りロープの先端部を保持するなどして送出する同ロープから距離を保つよう指示していなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。



甲板員の作業場所移動状況（作業開始時①から事故直前②へ）

<再発防止策>

- ① 運航者は、先取りロープの送出速度が速くなって、同ロープを保持しながらの繰出しが困難となった際、すぐに先取りロープを手放すこと等、作業者の安全を考慮した対応手順を策定のうえ、教育や訓練を実施して作業者に同手順を遵守させること。
- ② 作業指揮者は、作業者に、先取りロープを保持させる際、予想外の張力に備え、同ロープの先端部を保持するなどして送出する同ロープから距離を保つよう指示すること。