

## 運輸安全委員会は、令和2年6月25日(木)、113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 1、重大及び軽微以外 50件、軽微 31件 計82件	インシデント：重大及び軽微以外6件、軽微25件 計31件
事故種類(件)	衝突26、死傷等15、乗揚13、転覆9、衝突(単)6、施設損傷5、沈没3、火災3、浸水2	運航不能27(機関故障11、バッテリー過放電5、絡索3、電源供給不能3、推進器故障2、燃料供給不能1、船体傾斜1、絡網1)、運航阻害3、座洲1
関係船舶(隻)	漁船35、プレジャーボート21、貨物船11、水上オートバイ6、旅客船5、遊漁船4、ミニボート3、その他27 計112	プレジャーボート14、漁船6、水上オートバイ2、遊漁船2、その他7 計31
死傷者等(人)	死亡14、重傷10、軽傷25 計49	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び横浜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 愛媛県新居浜港で、石炭の揚げ荷役作業中に作業員が船倉内で死亡した事例

新居浜港で石炭の揚げ荷作業中、フレーム部等壁面の溝に残る石炭を棒でかき落とす作業に当たっていた作業員(落とし子)が、船倉内でブルドーザーにひかれて死亡した。

### ② 神奈川県江ノ島大橋南西方沖で、水上オートバイ同士が衝突した事例

江ノ島大橋南西方沖の狭い海域で、2隻の水上オートバイが共に遊走中、1隻が急に右転して、両船が衝突した。

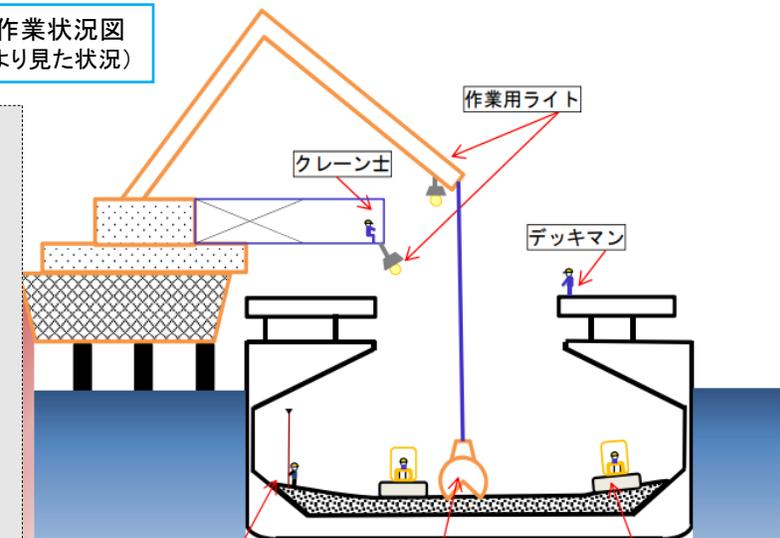
海難防止への  
インフォメーション

① 貨物船 A(43,605ト) 作業員死亡

(石炭の揚げ荷役作業中、作業員がブルドーザーにひかれて死亡した)

【事故概要】 夜間、貨物船A(パナマ共和国籍、43,605トン)は、新居浜港において石炭の揚げ荷作業中、船倉内で、作業員(落とし子)がブルドーザーのキャタピラにひかれて死亡した

船倉内作業状況図  
(船首方より見た状況)



【発生日時】

平成31年1月17日  
03時39分ごろ

【発生場所】

愛媛県新居浜市  
新居浜港の岸壁

【死傷者】

死亡 1人(作業員)

【損傷等】

なし

壁面の溝に残る石炭を  
棒でかき落とす作業

落とし子      グラブバケット      ブルドーザー

《原因・背景》

◎ブルドーザーの運転者が後方に誰もいないと思い、ブルドーザーを後進させた

- ・後方に誰もいないと思ったのは、作業員及びデッキマンから合図がなかったことによる
- ・デッキマンは、ブルドーザーとグラブバケットの接触に注意を向けていて、作業員とブルドーザーの位置関係に気付いていなかった
- ・船倉内作業が、作業員とブルドーザーの位置及び動静に応じてブルドーザーを直ちに停止させることができる体制になっていなかった

《関連情報》[荷役会社の安全管理の状況(抄)]

- ・荷役作業は、フォアマン(全体管理)1人、デッキマン(作業指揮)2人(交代制)、ブルドーザーの運転者4人(2人交代制)、作業員(落とし子)1人・・・フォアマンを除く、同時に4人で作業
- ・ブルドーザーの誘導員は配置されず、落とし子がブルドーザーと離れて作業を行う体制
- ・運転者は、落とし子の位置を確認して作業すること
- ・落とし子は、倉内の所定の待機場所で時折休憩し、移動するときは手を振って運転手に合図
- ・落とし子は、ブルドーザーの前後の走行範囲に入らない
- ・デッキマンは、笛により運転手に合図する

《事故後に荷役会社が講じた措置[安全作業要領の取りまとめ]》

- (1) 落とし子は、倉内移動の際、ブルドーザー運転者に笛で合図し、走行停止後に移動する
- (2) 運転者は、落とし子の合図でブルドーザーを停止し、落とし子の位置を確認する
- (3) 落とし子は、ブルドーザーが側壁から一定距離で作業中、側壁と作業中の重機との間に立ち入らない
- (4) 落とし子は、発光式ベストを着用する

《再発防止及び被害軽減に役立つ事項》

- ・デッキマンは、落とし子とブルドーザーの位置関係を把握し、落とし子がブルドーザーの走行範囲に立ち入らないような作業方法を決定し、作業を直接指揮すること
- ・定期的な安全教育により、ブルドーザーの走行範囲に落とし子を立ち入らせないように周知徹底させること
- ・運転者は、後進する度ごとに落とし子の位置を指差確認し、確認するまでブルドーザーを後進させないこと
- ・監視要員又はブルドーザー誘導員の別途配置、各作業員の無線機の所持、ブルドーザーの周囲確認用設備及び接近警報設備の追加が望ましい

海難防止への  
インフォメーション

② 水上オートバイA(0.2トン) 水上オートバイB(0.2トン) 衝突

(共に遊走中の水上オートバイの1隻が、接近する他の水上オートバイを避けようとして急に右転した)

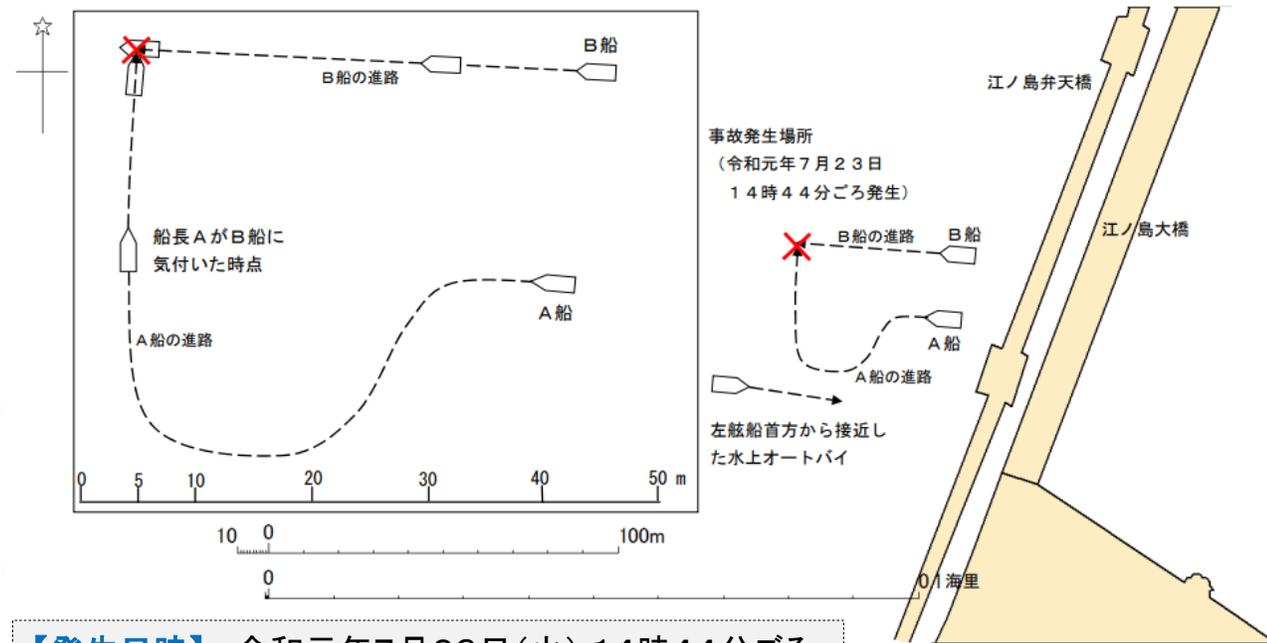
【事故概要】 江ノ島大橋南西方沖において、A船(0.2トン)及びB船(0.2トン)が共に遊走中、両船が衝突し、B船の船長が負傷した。

《原因》 A船及びB船が共に遊走中、

- ◎ 船長Aが、左舷船首方から来た水上オートバイを左舷に避けて通過しようと思い、急に右転した
- ◎ 船長Bが、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思い、A船のいる左舷方に意識を向けずに前方のみを注視し、約60km/hの速力で西進した

《背景・関連情報》

- ・船長A及び船長Bは仲間同士で、船長Aは、約15m距離が離れていれば危険はないと思っていた
- ・右転後、A船は、20～30km/hの速力で北進した
- ・船長Aは、右舷船首方約30mにB船を認めた際、衝突までの距離が15mで約2秒しかなく、B船を避けることができなかった
- ・船長Bは、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思い、前方のみを見ていて約60km/hの速力で西進していたので、左舷方から急に右転して接近するA船に気付かなかった
- ・船長Bは、江ノ島大橋西方沖が狭い海域であり、仲間も含めて約10隻の水上オートバイが遊走していたので、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思った



【発生日時】 令和元年7月23日(火) 14時44分ごろ  
 【発生場所】 神奈川県藤沢市江ノ島大橋南西方沖  
 【死傷者】 A:なし B:重傷1人(船長)  
 【損傷等】 A:船首部外板に亀裂及び擦過傷  
 B:左舷船首部外板に圧損及び擦過傷

《再発防止策》 水上オートバイを操船中、  
 ・転針する方向を十分に確認して急に転針しないこと  
 ・狭い海域では、周囲の仲間の船の動静に注意しながら他船が急に転針しても回避できるように距離を十分に取り、速力を十分に落として航行すること

\* 本調査報告書は、R2.6.25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。