

運輸安全委員会は、令和3年6月24日(木)、31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・軽微以外25	計26件	インシデント： 重大・軽微以外5	計5件
事故等種類(件)	死傷等10、衝突6、乗揚4、衝突(単)3、火災2、沈没1		運航不能5(機関故障3、燃料供給不能1、推進器故障1)	
関係船舶(隻)	漁船13、貨物船6、引船4、水上オートバイ2、はしけ2、その他10	計37隻	プレジャーボート2、漁船1、貨物船1、ケミカルタンカー1	計5隻
死傷者等(人)	死亡5、重傷7、軽傷6、行方不明1	計19人		

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び神戸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 貨物船が係留中、ハッチカバー閉鎖作業の際、甲板長が2枚のハッチカバーパネルに頭部を挟まれて死亡した事例

舞鶴港において、ハッチカバーの閉鎖作業中、巻取りドラムとハッチコーミングの間で、ハッチカバーパネルを支えるアームピンが脱落して落下した同パネルと、巻取りドラム収納状態の同パネルとに頭部を挟まれて、甲板長が死亡した。

② 漁船が、航行しながらかごの投入作業中、甲板員が落水して死亡した事例

福井県安島岬北西方沖で、航行しながらかごの投入作業中、甲板員が乗った状態のかごが、複数の他のかごと共に海中に投入され、同甲板員が落水して溺死した。

海難防止への
インフォメーション

①貨物船A(1,901トン) 乗組員死亡

(係留中、ハッチカバー閉鎖作業の際、甲板長が2枚のハッチカバーパネルに頭部を挟まれて死亡した)

【事故概要】 貨物船A(1,901トン、大韓民国籍、10人乗組)は、舞鶴港に係留中、出港準備のためハッチカバーの閉鎖作業を行う際、甲板長が、落下したハッチカバーパネルと巻取りドラム収納状態のハッチカバーパネルに頭部を挟まれて死亡した

《原因等》 甲板長が、航海士の指示を受けて巻取りドラムの作動を停止してから

◎(*1) 巻取りドラムとハッチコーミング間の空間(本件空間)を通行したこと

◎(*2) ヒンジプレートが曲損してキーププレートが剥落し、抑えがきかなくなったアームピンが脱落し、No.11ハッチカバーパネルが落下したこと

(*1) 甲板長が、以前から通らないように注意を受けている本件空間を通行した理由は明らかにできなかった

(*2) ヒンジプレートが、残留応力が考慮されずに仮修理された状態でハッチカバーの開閉作業を行ったことから、曲損した

【発生日時】

令和元年9月9日
10時45分ごろ

【発生場所】

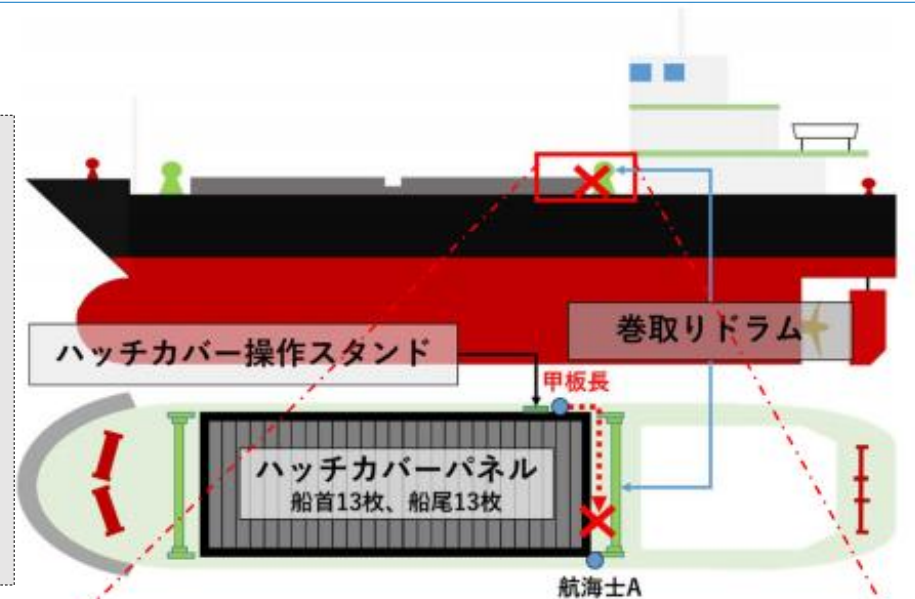
京都府舞鶴港喜多ふ頭

【死傷者等】

死亡1人(甲板長)

【損傷等】

ハッチカバーパネル連結部のヒンジプレート曲損、キーププレート剥落、アームピン脱落



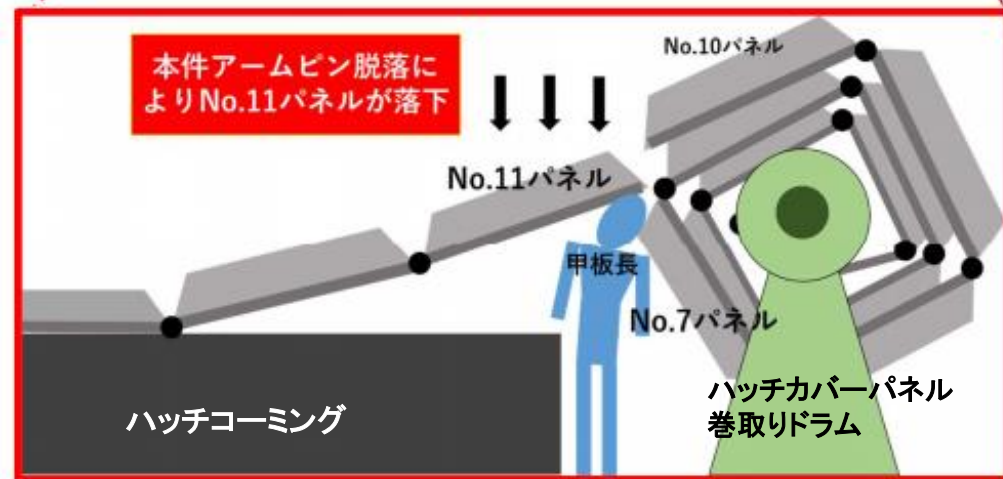
事故発生場所

《関連情報》

- 航海士は、ハッチカバー密着用ゴムパッキングが剥がれているのを認めて、操作スタンドで閉鎖操作を行っていた甲板長に、閉鎖を停止するように指示した
- 前港で本件ヒンジプレートが曲損し、キーププレートが剥落し、アームピンが脱落したが、船級協会に報告しないまま航海中に船内作業で仮修理し、次回、大韓民国に入港するとき本修理をすることとしていた
- 仮修理の結果、ヒンジプレートに残留応力が生じ、曲げ荷重に対する強度が低下していた

《再発防止策》 (運輸安全委員会は、A船の船舶管理会社に再発防止策と同趣旨の安全勧告を行った)

- (1) A社(船舶所有者、船舶管理会社)は、ハッチカバーに挟まれる危険性を乗組員に周知し、修理点検等の真に必要な場合を除き本件空間を通らないよう、また、やむを得ずパネルの下からの作業が必要な場合には、パネルの落下防止措置を採った上で作業を開始するよう乗組員を指導すること
- (2) A社は、ハッチカバーが損傷した場合、適切な修理を行った上で開閉作業を行うこと



* 本調査報告書は、R3.6.24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。

海難防止への
インフォメーション

②漁船A(98トン) 乗組員死亡

(かにかごの投入作業中、甲板員が乗ったかごが他のかごと共に海中に投入され、同甲板員が落水して溺死した)

【事故概要】 漁船A(98トン、12人乗組)は、福井県安島岬北西方沖で、航行しながらかにかごの投入作業中、甲板員が乗った状態のかにかごが他のかごと共に海中に投入され、同甲板員が落水して溺死した

《原因・背景等》 航行しながらかにかごの投入作業中

◎ (*1)投入口から数えて3個目のかごが別の複数のかごと共に投入口に向かって動いたため、作業を行っていた(*4)甲板員が乗った状態で投入口から数えて3個目のかごが海中に投入され、同甲板員が落水した

(*1) (*2)かごの枝縄を幹縄に結ぶ順序が投入順ではなくなり、投入口から数えて3個目のかごの船首側の枝縄が先に幹縄に結ばれたことによる

(*2) (*3)船尾端の投入口に続くスロープ上のかごが重なった状態で投入され、スロープ上にかごが少なくなり、本船が前進全速力進で航行する状況下、スロープに早くかごを押し出そうと、乗組員間でかごの枝縄の受渡し之急いで行われたことによる

(*3) かごの鉄製枠の溶接部が外れた部分が隣のかごの網部分に引っ掛かったか、あるいは、かごの枝縄を幹縄に結ぶ順序が投入順でなかったことによる

(*4) 甲板員が、上記3個目のかごが別の複数のかごと共に投入口に向かって動き出した際、かごとかごの間に立って押されたこと、あるいは、動き出したかごを止めようと咄嗟に3個目のかごを掴んだことによる

《再発防止策》 (船舶所有者が事故後に講じた事故防止策等については、事故調査報告書を参照のこと)

- 鉄製枠の溶接が外れた部分が隣のかごの網部分に引っ掛かってかご同士が重なった状態で投入されないよう、かご同士の間隔をあげ、枝縄が投入順に幹縄に結ばれていることを確実に確認すること
- 操船者は、かごの投入開始後、スロープに準備されたかごの投入が完了するまで減速して航行すること
- 枝縄の受渡しを行う乗組員は、投入順に枝縄の受渡しが行われていることを入念に確認しながら作業を行うこと
- 乗組員は、かごの投入作業中、かごとかごの間に立ったり、動き出したかごに触れないようにすること
- 作業指揮者は、かごの投入作業中、乗組員の作業状況を常時確認すること
- 乗組員は、操業の際、周囲の視界を確保できる服装で作業を行うこと
- かごの投入作業中、甲板上で異変が発生した際、操船者が早期に事態に気付いて停船等の措置がとれるよう、操舵室から甲板上の作業状況を監視するカメラ及びモニターを設置したり、甲板上の作業指揮者と操船者がトランシーバーを携帯したりすることが望ましい
- 暴露甲板で作業を行う乗組員にはPLB(携帯用位置指示無線標識)を携帯させることが望ましい

* 本調査報告書は、R3.6.24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。

