

運輸安全委員会は、令和4年3月24日(木)、64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32、軽微23 * 計55件	インシデント： 重大なし、重大・軽微以外1、軽微9 計10件
事故等種類(件)	衝突14、衝突(単)11、乗揚10、死傷等8、転覆5、火災3、施設等損傷3、浸水1	運航不能9(機関故障6、絡索1、燃料供給不能1、燃料不足1)、座洲1
関係船舶(隻)	漁船20、貨物船16、プレジャーボート13、タンカー7、旅客船4、作業船4、水上オートバイ3、遊漁船2、押・引船2、瀬渡船1、非自航船1 計73隻	プレジャーボート6、貨物船2、タンカー1、漁船1 計10隻
死傷者等(人)	死亡8、行方不明2、重傷5、軽傷11 計26人	

* 同一船舶による衝突(単)及び転覆の2件の事故が、1件の船舶事故調査報告書で報告されている(調査報告書64件、事故およびインシデント65件)

上記事故のうち、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 鳴門海峡で漁船同士が衝突した事例

多数の漁船が操業している鳴門海峡で、停留中の漁船と、潮流に流されて南進中の漁船とが衝突した

② 係留中の土運船で、作業員3人が、酸素欠乏により死亡した事例

大阪市安治川突堤北岸壁に係留中、修理のため甲板下の空所に入った作業員3人が、酸素欠乏による窒息で死亡した

海難防止への インフォメーション

① 漁船A(1.9トン) 漁船B(1.5トン) 衝突

(多数の漁船が操業している鳴門海峡で、停留中の漁船と、潮流に流されて南進中の漁船とが衝突した)

【事故概要】 鳴門海峡の大鳴門橋北方沖において、約1.5ノットの南流がある中、漁船A(1.9トン、1人乗組)は、機関を使用して停留中、漁船B(1.5トン、2人乗組)は、潮流に流されながら漂流して南進中、両船が衝突した

《原因・背景等》 大鳴門橋北方沖において、約1.5ノットの南流があり、約15~20隻の漁船が互いに接近して潮上りをしながら操業している中、A船が停留中、B船が潮流に流されて漂流しながら南進中、

◎A船: 船長Aが、潮上りをせずに投入する仕掛けの準備を行いながら停留を続けたため

◎B船: 船長Bが、右舷方を向いて釣り糸を手繰り寄せながら南進を続けたため

互いに接近していることに気付かず、両船が衝突した

船長A: 魚を取り込む場所と、潮上りを行う進路は分かれていて、他の漁船の船尾側を通ることにしており、衝突することはないと思い、潮上りをせずに仕掛けの準備を行い、停留を続けた
船長B: 操業を終え、魚を取り込み終わった下流の船は、上流から流れてくる船が来る前に向きを変えて潮上りを行うことを繰り返しており、衝突することはないと思い、右舷方を向いて釣り糸を手繰り寄せながら南進を続けた

【発生日時】

令和2年7月29日
09時50分ごろ

【発生場所】

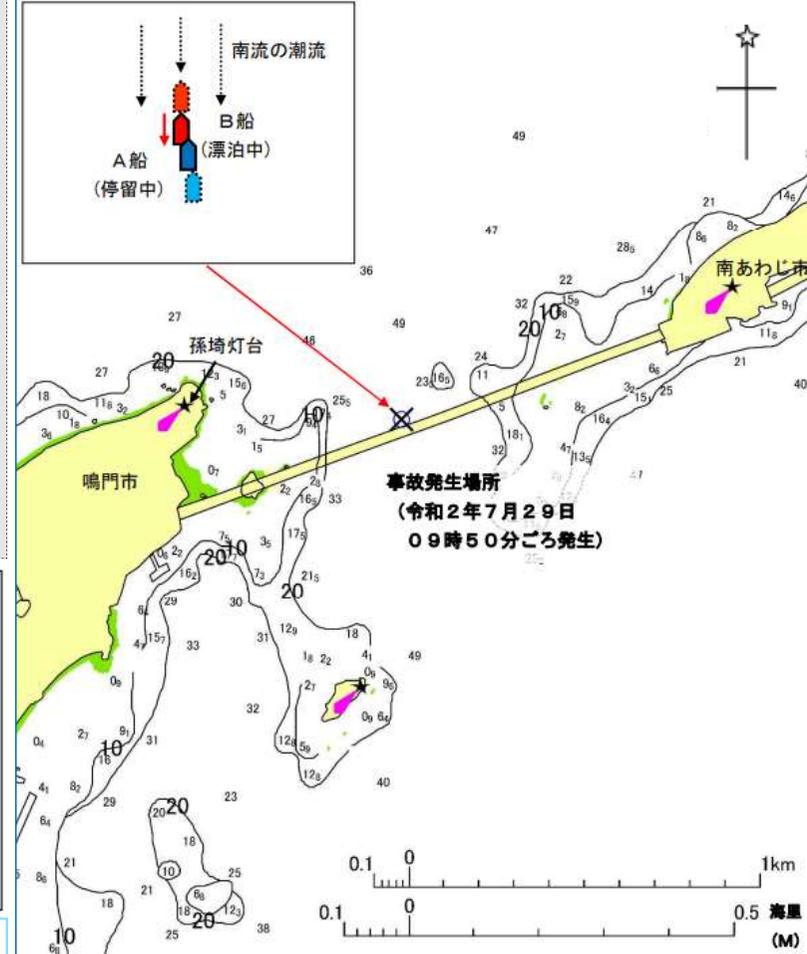
鳴門海峡
(大鳴門橋北方沖)

【死傷者】

A船: なし
B船: 重傷1人(船長)

【損傷等】

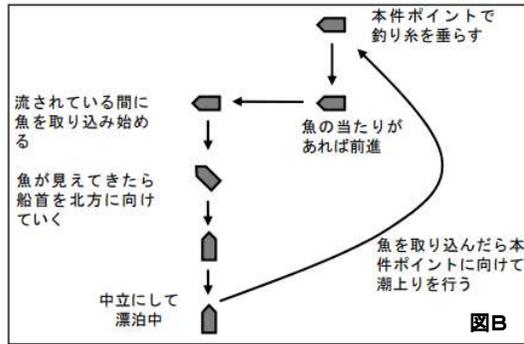
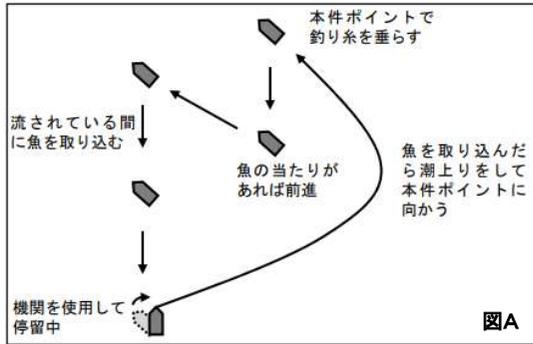
A船: 船首部に擦過傷
B船: 左舷船尾部ブルワーク及び左舷灯脱落、オーニング支柱折損



《関連情報》

図A: A船の一本釣り漁の状況

図B: B船の一本釣り漁の状況



《再発防止策》

- 船長は、多くの漁船が接近して操業している海域では、停留中、または航行中、周囲に接近する他船はいないと思わず、常時適切な見張りを行うこと
- 漁船が操業する際は、出来る限り距離を取って操業を行うことが望ましい

* 本調査報告書は、R4.3.24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 土運船A(60.0m×14.0m×4.1m) 作業員死亡

(岸壁に係留中、修理のため甲板下の空所に入った作業員3人が、酸素欠乏による窒息で死亡した)

【事故概要】 安治川突堤北岸壁において、土運船A(60.0m×14.0m×4.1m)は、係留中、修理の目的で作業員3人が甲板下の空所に入り、酸素欠乏による窒息で死亡した

【発生日時】
令和2年7月6日
09時00分ごろ
【発生場所】
大阪市安治川突堤
北岸壁(安治川)
【死傷者等】
死亡3人(作業員)
【損傷等】
なし

《原因等》 A船が岸壁に係留中、事業者(修理を依頼された会社)による酸素欠乏危険作業主任者の選定や作業員に対する酸素欠乏危険作業に関する特別の教育がなされていない中、

◎ 作業員3人が、**酸素濃度が低い状態**となっていた本件空所に入ったため、**酸素濃度の低い空気を吸入した**こと

《関連情報》

- ・押船の船長は、A船の貨物倉左舷側中央部付近に亀裂が入り、貨物倉と左舷中央部外板との間に備えられた甲板下のボイドスペース(空所)に海水が入っていると判断し、修理を行う目的で係留した
- ・修理を依頼された会社の作業員により、本件当日、空所から海水の排水作業を行うこととした
- ・本件空所は、平成29年ごろから閉鎖され、内壁に鋼材の腐食による錆が生じていたことから、**酸化により空所内の酸素が消費され、酸素濃度が低い状態であった**
- ・労働安全衛生法及び同法施行令には、酸素欠乏危険場所における(作業主任者)、(作業主任者を選任すべき作業)、(特別の教育)等について規定されている

《再発防止策》

酸素欠乏危険場所において作業を行う事業者は、

- (1) 作業員が閉鎖区画等の酸素欠乏危険場所に入る場合、十分に換気して酸素濃度測定器で測定を行い、安全を確認すること
- (2) 酸素欠乏などの被災者を救出させる場合、救出者に**空気呼吸器等**を使用させること
- (3) 作業員が船舶の酸素欠乏危険場所に立ち入り作業を行う可能性がある場合には、労働安全衛生法、同施行令、酸素欠乏症等防止規則等の関係法令を遵守し、適切な作業を行える態勢を作るよう努めること
- (4) **作業員は、酸素欠乏危険作業主任者の指示なく、閉鎖区画等の酸素欠乏危険場所に入らないこと**



写真6 本件空所の出入口の状況

写真7 垂直梯子等の状況



本件空所の状況

* 本調査報告書は、R4.3.24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。