

## 運輸安全委員会は、令和5年3月30日(木)、94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49、軽微31 計81件	インシデント:重大なし、重大・軽微以外1、軽微12 計13件
事故等種類(件)	衝突24、乗揚18、死傷等15、火災9、衝突(単)7、転覆6、 沈没1、施設等損傷1	運航不能12(機関故障4、燃料供給不能2、推進器故障1、絡索 1、舵脱落1、舵故障1、燃料不足1、折損マスト底触1)、座洲1
関係船舶(隻)	プレジャーボート37、漁船33、貨物船12、水上オートバイ9、遊漁船 8、旅客船4、タンカー2、公用船2、作業船1、その他2 計110隻	プレジャーボート7、遊漁船3、漁船1、引・押船1、水上オートバイ1 計13隻
死傷者等(人)	死亡9、行方不明1、重傷12、軽傷29、程度不明の負傷なし 計51人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び広島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 京浜港横浜区本牧ふ頭岸壁に係留中の貨物船で作業員2人が死傷した事例

岸壁に係留中の貨物船で溶接作業を行っていた作業員2人が、落下した貨物に当たって死傷した

### ② 愛媛県今治市小島北東方沖(来島海峡航路)でコンテナ船と貨物船とが衝突した事例

来島海峡航路で、共に東南東進するコンテナ船と貨物船とが衝突した

## 海難防止への インフォメーション

# ① 貨物船A(12,630トン) 作業員死傷

(岸壁に係留中の貨物船で溶接作業を行っていた作業員2人が、落下した貨物に当たって死傷した)

**【事故概要】** 貨物船A(外国籍、12,630トン、18人乗組)は、本牧ふ頭A5岸壁に係留中、2番船倉内の第二甲板上で荷役作業員3人が中古トラック等の積荷役作業を行い、溶接作業員3人が貨物固縛用のDリングを同甲板に取り付ける溶接作業を行っていた際、溶接作業員2人が、クレーンで積荷役作業中に落下した中古トラックに当たって死傷した

**《原因・背景等》** 本船が本件岸壁に係留中、溶接作業員が、荷降ろし場所付近で溶接作業を続けている状況下、本件貨物が荷降ろし場所に接近した際、

◎本件チェーンスリングが切断したため、左舷方に傾いてトラック2台が落下し、溶接作業員2人にそれぞれ当たったことにより発生した

○本件チェーンスリングは、最大使用荷重が非対称つりの効き側(つり角度の小さい側)で本件貨物を吊るのに必要な最大使用荷重に不足しており、本件リンクに対して側面に荷重がかかっていた場合、定められたリンクの最小破断応力を超過する曲げ応力が作用した状態となったことから、切断荷重より小さい荷重で切断した可能性がある

○溶接作業員2人は、積荷役作業前の打合せに呼ばれておらず、積荷役作業の詳細を知らなかったこと、また、艙内責任者が本件貨物の接近に気付くのが遅れて連絡できなかったことから、右舷側から本件貨物が来ていることに気付かないまま、左舷側を向いて溶接作業を行っていた

○作業主任者は、2番船倉内を見ることが困難な状況下、大声で連絡すれば艙内責任者に伝わり、艙内責任者が本件荷降ろし場所付近の作業員を退避させることができると思い、本件貨物が本件荷降ろし場所に接近する旨を同船倉内の作業員等に大声で連絡したが、艙内責任者に連絡が伝わらなかった

○艙内責任者は、本件貨物が本件岸壁から吊り上げられるまでに時間を要していたので、艙内作業員と業務等について会話し、また、本件貨物の接近を知らせる本件作業主任者の大声による連絡が聞こえなかったことから、本件貨物が荷降ろし場所に接近していることに気付くのが遅れ、荷降ろし場所付近の作業員を退避させることができなかった

(4) 荷役作業中の作業員間の連絡は、ポータブル無線機等を使用して、確実に言い、また、手振りや旗等の視覚による合図も併用すること

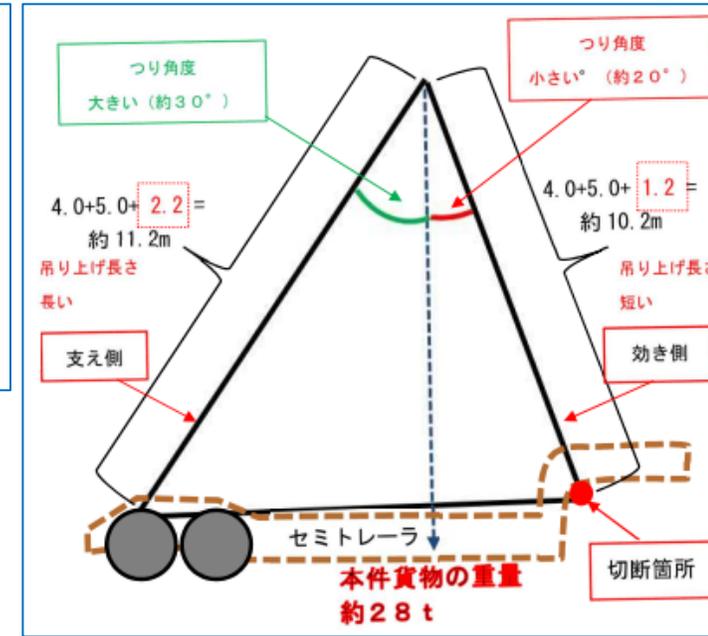
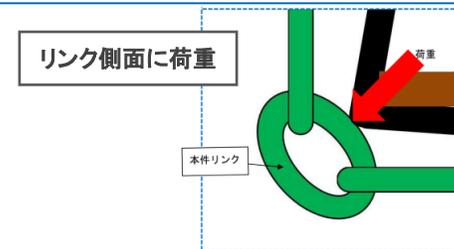
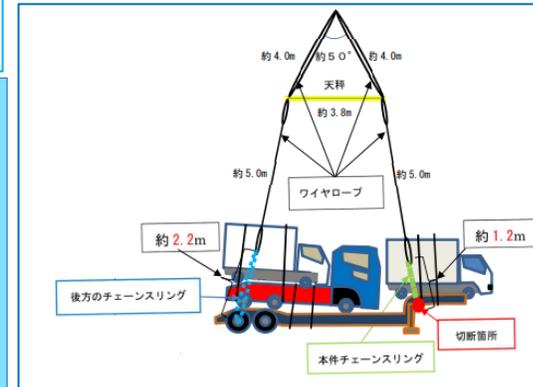
(5) 作業主任者は、貨物の進行方向に作業員がいないことを確認してから、クレーンオペレータに貨物の移動を指示すること

**【発生日時】** 令和2年6月19日11時50分ごろ

**【発生場所】** 京浜港横浜区本牧ふ頭A5岸壁

**【死傷者】** 死亡1人、重傷1人(溶接作業員2人)

**【損傷等】** 第二甲板のハッチカバーに凹損



**《再発防止策》** A社(荷役会社)がとった再発防止策については、調査報告書参照

- (1) 荷役会社は、吊り上げる貨物の重量に対して十分余裕のある用具を使用し、特に非対称つりの場合、効き側においては吊り上げる貨物の全重量を吊ることができる玉掛け用具を使用すること
- (2) 荷役会社は、玉掛け用具でH形鋼等角形部を有する貨物に対して下から回して吊り上げる場合、角形部端部において局所的に大きな応力がかかるので、玉掛け用具と貨物との間に適切な弾性の素材で十分な硬さと厚みを有し、かつ外力に対して十分な耐破断性、耐摩耗性を有する補強布入りゴム等を当てものとして使用することで応力分散を図ること
- (3) 荷役作業を行う場所で従事する作業主任者及び作業員と打合せを行い、以下のことについて説明すること ① 作業計画(タイムスケジュール) ② 作業段取り ③ 作業方法 ④ 連絡方法の確認

海難防止への  
インフォメーション

## ②コンテナ船A(7,635トン) 貨物船B(1,952トン) 衝突

(来島海峡航路で、共に東南東進するコンテナ船と貨物船とが衝突した)

**【事故概要】** 夜間、来島海峡航路西水道北口の西側境界線近傍において、コンテナ船A(外国籍、7,635トン、18人乗組、コンテナ147個積載)及び貨物船B(外国籍、1,952トン、11人乗組、空船)は、共に東南東進中、A船の右舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突し、一旦離れた後、左転を始めたA船の右舷船尾部とB船の左舷中央部とが衝突した

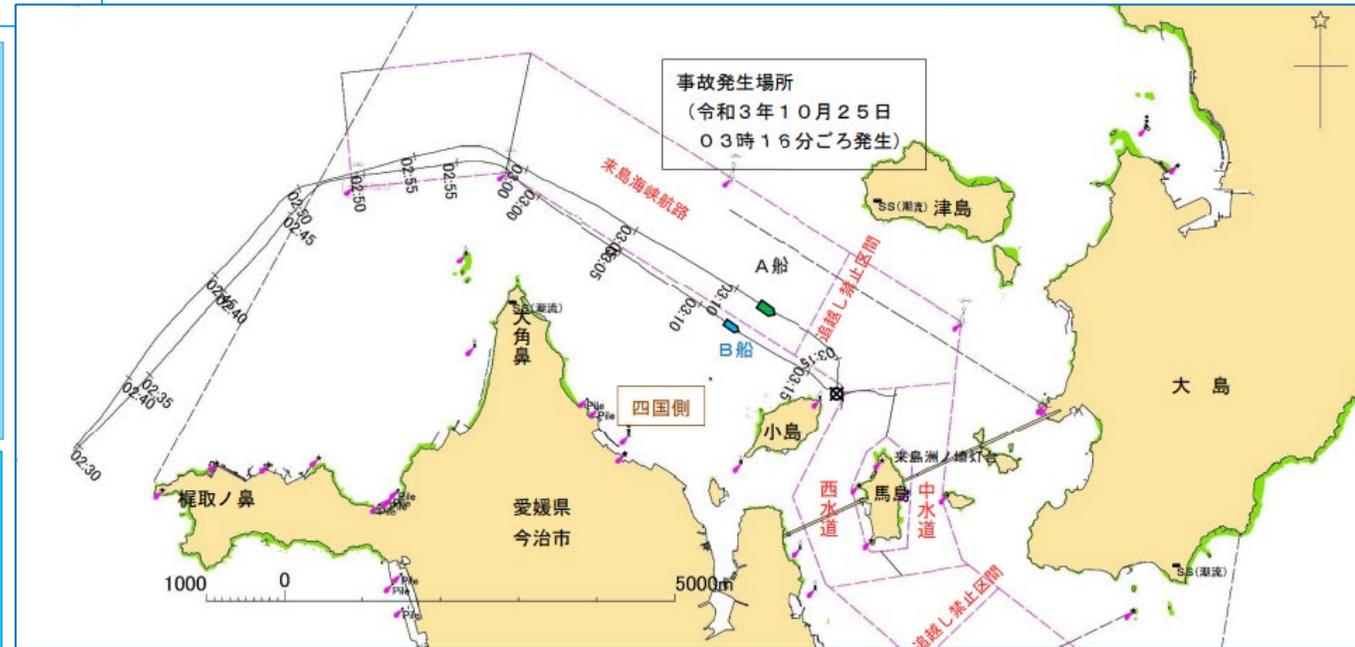
**【発生日時】** 令和3年10月25日 03時16分ごろ  
**【発生場所】** 愛媛県今治市小島北東方沖(来島海峡航路)  
**【死傷者】** Aなし B軽傷1人(機関員)  
**【損傷等】** A船:右舷中央部外板に凹損、右舷船尾部外板に曲損  
 B船:左舷船首部外板に破口を伴う擦過傷、左舷中央部外板に擦過傷

**《原因・背景等》** 夜間、西水道北口において、約5knの北流があり、その西北西方でわい潮による約1~2knの東南東流がある状況下、A船が四国側の航路内を、B船が四国側の航路外を、西水道に向けて共に東南東進中、

- ◎A船:船長Aが、B船を追い越して距離が離れたと思い、本件航路右側端に向かう針路に早めに右転して航行を続けた
- ◎B船:船長Bが、両船が追い越し禁止区域に入り、左舷方のA船が右転後に前方に出るB船を追い越すことはないと思い、強い逆潮の海域で減速しないように主機を全速力前進運転とした

### 《再発防止策》

- (1) 船長は、逆潮時に、他船を追い越した後、追い越された船舶の方に回頭して水道に進入する際は、わい潮などで追い越された船舶が増速することがあることを考慮し、回頭方向をよく確認し、内方に追い越された船舶がいた場合は、接近しないように回頭時機を遅らせ、回頭後の針路を変え、又は減速するなどの措置を採ること
- (2) 船長は、逆潮時に、水道に進入する際、回頭の反対方向に先行している他の船舶がいる時には、その船舶が自船の前方に回頭し、潮流により減速して接近してくる場合があることを考慮し、早期にVHFなどで同船舶の操船意図を確認し、又は同船舶の動きを監視した上で、接近しないように十分に注意し、同船舶の動向が確認されるまで、増速を行わないこと
- (3) 船長は、法定の航路を通航する際は、航路内を、航路に沿って航行し、他の船舶との接近を避けるためなどに、やむを得ずに航路外に出た場合も、安全を確保して、速やかに航路内に復帰すること



### 《関連情報》

- ・船長Aは、来島海峡航路の逆潮時、小島北西方沖で四国側の航路外を航行する船舶が一時的にわい潮の影響を受け、増速することを知らなかった
- ・船長Bは、来島海峡航路の逆潮時、四国側の航路外を航行する船舶がわい潮を受けて速力が増加することを知っていた
- ・A船のように小島の北北東方沖で早めに右転して西水道中央部付近に直接向かう場合は、時間が短縮されるものの一時航路外に出て陸岸に接近する上、航路を斜航することになる