

運輸安全委員会は、令和元年7月25日(木)、

船舶事故等調査報告書32件(事故31件, インシデント1件), 及び軽微事案の船舶事故等調査報告書39件(事故29件, インシデント10件)を, ホームページで公表しました。

32件のうち, 事故31件の内訳は, 船舶間の衝突14件, (乗組員等の)死傷8件, 乗揚4件, (棧橋等への)衝突3件, 浸水及び転覆各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, 重大事案(東京)2件の概要を, 別紙のとおりご紹介します。

公表された船舶事故等調査報告書をもとに, 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。

[犬吠埼東方沖における漁船への浸水]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acc/2019/MA2019-7-2_2018tk0005.pdf

[名古屋港におけるコンテナ船の荷役作業員の死亡]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acc/2019/MA2019-7-1_2019tk0007.pdf

また, 軽微事案39件のうち, 事故29件の内訳は, 船舶間の衝突12件, 乗揚9件, 乗組員等負傷2件, 浸水2件, 転覆2件, 施設等損傷1件及び(ガントリークレーンへの)衝突1件であり, インシデント10件の内訳は, 運航不能8件(機関故障5件, 操舵装置故障, 絡索, 燃料供給不能各1件), 運航阻害及び座洲各1件です。

【事故概要】 A船(122トン)は、宮城県気仙沼港に向けて西進中、大波を続けて左舷船首部に受け、船首倉庫が浸水した。

【発生日時】 平成30年6月20日 02時30分ごろ

【発生場所】 千葉県銚子市犬吠埼東方沖
犬吠埼灯台から真方位100度446海里付近

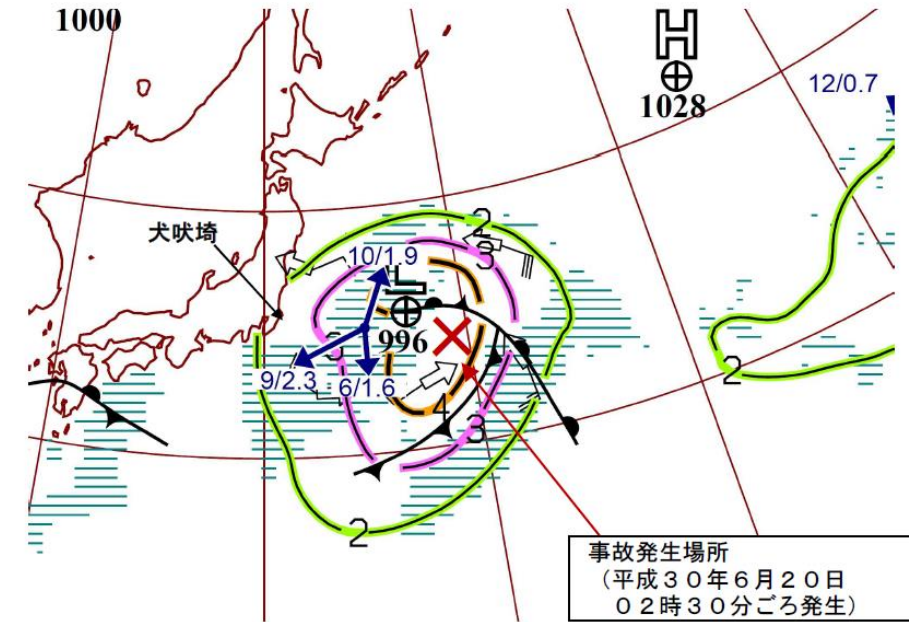
【死傷者】 軽傷3人(機関長及び甲板員2人)

〈原因〉 本事故は、夜間、海上暴風警報が発表され、南西～西の風並びに南～南西のうねりがある状況下、西進中、左舷船首部に大波を続けて受けて左舷船首部上甲板に海水が滞留したため、船首が沈下するとともに左傾斜が増大し、左舷船首部が没水して船首倉庫入口から船首倉庫が浸水した。

〈背景要因等〉

- ① 船橋当直の甲板員2人は、海水の打ち込みを防止する針路及び速力の調整を行っていなかった。甲板員2人は、海技免状を受有しておらず、荒天下における操船の知識、経験の有していなかった。
- ② 本船は、左舷船首部甲板に滞留した海水が排水されなかったことから、左傾斜した状態が続いた。
- ③ 船長又は漁労長は、本件当時、巨大波が発生しやすくなる海域に関する情報を入手していなかった。
- ④ 左舷船首方から、波高5m以上の大波が続けて打ち寄せたものと考えられる。
- ⑤ 低気圧の中心付近であり、巨大波が発生しやすい多方向の波が発生していた可能性がある。

〈再発防止策〉 (1)外洋波浪予想図等、巨大波の発生に関する情報を含めた正確な気象、海象情報を適切に入手し、気象、海象の悪化が予想される場合には、早めに避難する。(2)荒天下、低気圧の中心付近を避ける針路とする。また、開口部閉鎖確認、海水の打ち込み状況、船体傾斜状況、風浪の監視を行い、海水の打ち込みを防止する針路及び速力の調整に努める。(3)荒天下においては、知識及び経験を有する船長等が操船する。



※ 波高1.8m以上で、多方向から波が来る海域を横線でマークしている。最大3成分(風浪とうねり2成分)について波向を表す矢印を表示し、その脇に「周期(秒) / 波高(メートル)」の様式で数字を記載している。
外洋波浪24時間予想図
6月19日21時(JST)

〈その他の情報〉

- ・乗組員10人は膨張式救命筏で退船して付近を航行していた僚船に救助され、本船に残された8人は、他の僚船に救助された。本船は、その後行方不明になった。
- ・海上保安庁において、本船の遭難情報が受信されていない。船楼甲板が没水せず、EPIRBが没水しなかったことから、遭難情報が発信されなかった可能性がある。

* 本事故調査報告書は、R1.7.25に公表されました。
詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。

【事故概要】 A船(9,971トン)は、名古屋港の岸壁に係留中、コンテナの積載作業を行っていた際、無線誘導補助をしていた荷役作業員1人が、積載中のコンテナと別のコンテナとの間に挟まれて死亡した。

【発生日時】 平成31年1月6日 11時14分ごろ

【発生場所】 愛知県弥富市鍋田ふ頭T1岸壁

【死傷者】 死亡1人(荷役作業員)

〈原因〉 本事故は、本件(20ft)コンテナが、ガントリークレーン(GC)で積載されて着床し、スプレッダーから切り離されていない状態で3ノッチの速度で巻き上げられたため、船体に固定していたミッドロックから急に引き外された衝撃により、船尾方に振れた後に船首方に振れ、荷役作業員が同コンテナと船首側に積載された別のコンテナとの間に挟まれた。

(注)ミッドロックは、コンテナの巻き下げ、巻き上げに伴い、自動的に着脱される。

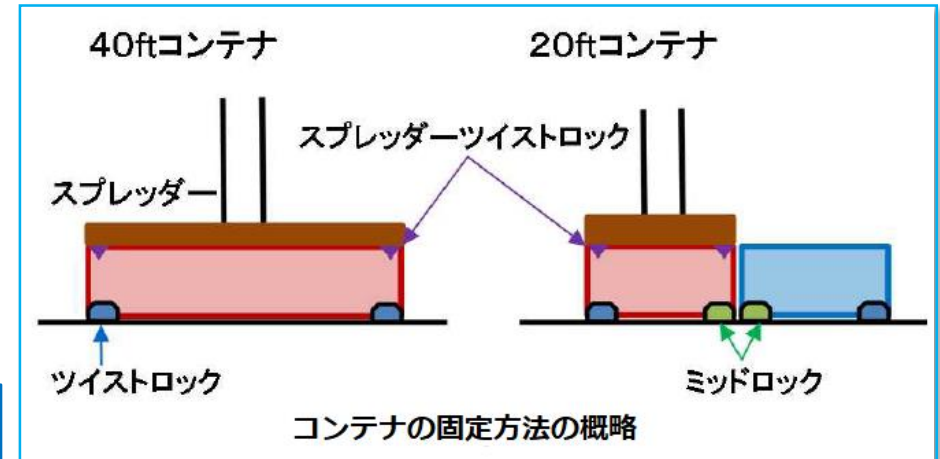
〈背景要因等〉

① GC運転員は、本件コンテナを本船に着床させた際、無線連絡を受けたことで*次の工程の作業内容に意識を向けたことから、本件コンテナからスプレッダーが切り離されていないことに気付かず、スプレッダーを巻き上げた。

② 荷役作業員は、本件コンテナが積載されて着床したとき、本件コンテナの底部船首側のツイストロックを操作する役割があったことから、本件コンテナの船首方に近寄り、本件コンテナが船首側に振れた際、船首側に積載されていたコンテナとの間に挟まれたと考えられる。

〈再発防止策〉 (1)GCの運転員は、スプレッダーツイストロックがコンテナから解除された確認を確実に行うことの再教育を受けること。(2)荷役会社は、1ノッチで僅かにスプレッダーを巻き上げて一旦停止する操作を定着させること。(3)船上作業員は、安全な場所に身を置き、目視によってスプレッダーがコンテナから離れたことを確認した後、コンテナに近寄ること。(4)GCの運転操作において着床、地切り(貨物の底面が地面から離れること)、スプレッダーツイストロックを切り離す作業を行っている際、同操作関連及び緊急連絡を除く、作業員間の無線連絡を控えることが望ましい。(5)GCスプレッダー上に設置された、ツイストロックの作動及び着床を表示する確認灯は、GC運転員がより視認しやすい位置及び回転灯タイプが望ましい。

* 本事故調査報告書は、R1.7.25に公表されました。詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。



〈その他の情報 *次の工程の作業内容〉

- ・スプレッダーを船上から岸壁上に引き上げ、20ftから40ftの吊り上げサイズに伸長すること。
- ・GCの位置を、20ftコンテナから40ftコンテナの中心位置とするように走行させること。
- ・走行前に地上作業員に注意喚起して安全を確保すること。