

水運業における死亡災害事例（1999-2020年）

年	月	発 生 時	死亡災害事例	起因物 (小)	事 故 の 型	労 働 者 規 模
2000	3	15 ～ 16	河川内の接触事故を防止する警戒船で、強風で流された船を所定の位置に戻すため碇を巻き上げていたところ碇をつなぐロープが切断したため反動でバランスを崩し水中に転落した。	239	10	1～ 9
2001	10	7 ～ 8	港の砂場に運搬してきた砂利をバージ船に揚げる作業をクレーンによって行っていて、砂利の入っていた船倉内で作業をしているときにクレーンのバケットと船倉の壁との間に挟まれた。	212	7	1～ 9
2005	1	5 ～ 6	フェリー乗り場において、フェリーを栈橋に係留するためのロープをビットから外した後、移動しようとして埠頭から海中に落ちた。	419	10	1～ 9
2006	9	18 ～ 19	客を乗せた屋形船を運航し、線路の鉄橋をくぐる際、屋形船の屋根と鉄橋の橋桁との間に挟まれた。	239	7	1～ 9
2006	12	8 ～ 9	被災者は、早朝タイヤショベルを運転し、駐車場となる岸壁の除雪作業を行っていた。被災者が事務所に戻ってこなかったため、同僚等が被災者を捜していたところ、港内に浮いている被災者を発見した。被災者は、タイヤショベルで除雪作業中、岸壁の防波堤（高さ90cm、幅70cm）に上がり、海中に転落した。	713	10	1～ 9
2007	5	5 ～	岸壁にあるコンテナを確認するため、自家用車で移動中、運転操作を誤り車止めを乗り越え、車ごと岸壁より海中に転落した。	231	1	30 ～

		6				49
2007	11	13 ～ 14	昼食後一旦事務所に戻った後、事務所前道路に駐車してあった社用車（軽自動車）に乗り込もうとしたところ、転倒し、倒れているところを発見された。	417	2	30 ～ 49
2008	5	12 ～ 13	起重機船のシアース塗装工事を行うため、ジブ先端にゴンドラを取り付けた移動式クレーンを用いて塗装を行っていた。シアース桁上部から約10mの位置で作業をしていた時、塗料が不足したため、別の場所で塗装作業していた同僚にシアース桁上部に塗料を運ぶように指示した。ゴンドラがシアース桁上部約2m付近に近づいた時、移動式クレーンが前のめりに転倒して渠底に設置した足場にゴンドラが激突した。その衝撃で足場が渠底に落下して被災者2名が渠底に投げ出された。	212	2	30 ～ 49
2010	5	8 ～ 9	被災者は、港の旅客船棧橋に接岸中の客船に小型ゴムボートを係留する作業を当該客船の船長と2人で行っていた。先に船長がゴムボートに繋いだロープを持って客船に移り、続いて同様にゴムボートのロープを持った被災者が客船に移ろうとしたところ、客船の屋根に前頭部（保護帽を着用せず）を打ちつけ、その弾みで後方に転倒した。被災者は仰向けのまま倒れて岸壁の床面に後頭部を強打し、搬送先の病院で死亡した。	239	2	1～ 9
2011	12	9 ～ 10	漁港内において、岸壁の投棄場から牡蠣殻を接岸した台船に積み込む作業を行っていたところ、被災者が海中から発見され死亡した。	418	10	1～ 9
2011	2	6 ～ 7	機関長が、フェリー（総トン数：120トン）の運航準備中に、機関室にあるエンジンの横のシャフトのカップリングに、被災者である船長が着ていた防寒着のフードが巻き込まれた状態で発見した。船長を病院に搬送して治療をしていたが、死亡した。なお、事業場によると、被災者の船長は一人商店で、労働者ではないとの答弁をしており、労働者性も含めての調査となる。	121	7	10 ～ 29
2012	10	3	事業所岸壁に、石炭の荷揚げのため接岸していた運搬船の船倉の石炭をベルトコンベアで陸上の貯炭場に供給中、当該コンベアのベルトとローラー	224	7	50 ～

		4	の間に挟まれている被災者が発見された。			99
2012	1	22 ～ 23	岸壁に係留していたはしけ船のタンク（約30 t）にホースで水道水を貯水 していたのを止めようと岸壁に降りかけた際、はしけ船と岸壁の間の海に 墜落した。	239	10	～ 29
2013	4	1 ～ 2	強風のため遊覧船を棧橋から別の棧橋へ避難させた後、船員5人は船内で 食事をとり就寝した。朝になって被災者の姿が見えないので船内及び他の 遊覧船内を捜したが見つからず、警察に通報しダイバーが潜水して遊覧船 周辺を捜索したところ、右舷から約5 m離れた湖底にうつ伏せで沈んでい る被災者を発見したが、既に死亡していた。	239	10	～ 29
2014	5	8 ～ 9	沖合バースへ作業員を運ぶ船舶にて、被災者の姿が見当たらなくなったた め捜したところ、岸壁に停泊中の船舶と岸壁との間の海面に、うつ伏せの 状態で浮かんでいるのが発見された。	239	10	1～ 9
2015	8	13 ～ 14	観光目的の川下りの船頭をしていた被災者が、船尾から船首に移動するた め船の左舷を移動していたところ川に転落した。被災者はしばらくの間泳 いで船を追っていたが、途中で心筋梗塞を発症し、沈んだ。同僚が川に 入って被災者を川から出し、心肺蘇生を試みたが、被災者は死亡した。	239	10	～ 299
2015	6	13 ～ 14	建設資材等を台船に載せ、タグボートで曳航しA埠頭からB島まで輸送して いた。B港入口で被災者ほか1名がタグボートから台船へ乗り移って入港準 備に取り掛かった。着岸前の合図時に被災者の姿が見えないことから付近 を捜索したところ港から1.5 km先の海上で被災者がうつぶせの状態 で発見された。	229	10	1～ 9
2017	11	14 ～ 15	港の外防波堤先端にある灯台の調査に向かう海上保安官3名を小型船舶で 送迎する業務において、外防波堤の船着場で海上保安官3名と下船し、被 災者はその場に留まり、海上保安官は灯台の調査に向かった。下船から約 20分後、海上保安官3名が調査を終えて船着場に戻ったところ、船着場 付近で上半身を海面に出して意識がない状態で浮かんでいる被災者（ライ フジャケット着用）を発見した。	419	10	30 ～ 49
		10				10

2017	8	～ 11	観光船の最前部で立って船頭をしていた被災者が、橋桁底部のH鋼と、観光船の屋根との間に頭部をはさまれた。	239	7	～ 29
2017	1	～ 13	フェリーが港に接岸する際、船から岸壁に投げられた接岸固定用ロープを岸壁のビットにかけるため、被災者が岸壁上でロープを巻き取りながら輪の状態を作って自らの足下に置き、ロープをたぐり寄せる作業を行っていたところ、船が強風で沖合側に煽られたために船に固定されていたロープも海側に引っ張られ、その反動で被災者が海に転落した。	379	10	～ 29
2018	7	～ 9	停泊した定期船のスクリューから異音がするため、潜水作業により状況確認を行い、状況によってはその場で修理するため、ダイバー2名で潜水を行うことにした。被災者が先に入水し、遅れてもう一人入水したが、水中で被災者の姿が見えないため周辺を探したが見つからず、20分後に約10m離れた場所に浮かんでいるところを発見されたもの。	713	10	～ 29
2018	4	～ 9	わかさぎ釣りをを行うための「ドーム船」と呼ばれる船舶を、2艘のエンジン付きボートで牽引作業中、被災者が何等かの原因により、ボートから落水したもの。ドーム船を牽引するため、ドーム船とボートを固定していた繊維ロープは切断されていたが、落水した状況を目撃した者がいないため、詳細は不明である。	239	10	1～ 9
2020	6	～ 10	平台船（60m×20m×3m）を岸壁に接岸させようと押し船2隻で平台船を押していたところ、ずれが生じて台船が前後に傾き、平台船の単管手すりに掛けていた係留ロープに張力がかかろうとしたため、被災者がロープを外しに行ったところ、手すりが破損し、ロープもろとも約2.6m下の海面へ墜落した。墜落後、着用していたライフジャケットにより浮いて泳いでいたが、急に意識がなくなり、救出されるも死亡した。	239	1	30 ～ 49

出典：https://anzeninfo.mhlw.go.jp/anzen_pg/SIB_FND.aspx(職場のあんぜんサイト)

https://www.jisha.or.jp/international/topics/202206_03.htmlに戻る。