

船舶事故調査の経過報告

1 貨物船 NORD POWER 貨物船 HAI YING 衝突

2 貨物船 RICKMERS JAKARTA はしけ 18 新栄丸作業員死傷

平成21年10月30日

運輸安全委員会

2 貨物船 RICKMERS JAKARTA はしけ 18 新栄丸作業員死傷

船舶事故調査の経過報告について

平成21年10月30日
国土交通省 運輸安全委員会

平成20年9月1日に京浜港横浜第1区山下ふ頭3号岸壁で発生した貨物船 RICKMERS JAKARTA に関係するはしけ18新栄丸作業員の死傷事故について、平成20年10月1日、本事故の調査を横浜地方海難審判理事所から引き継ぎ、鋭意調査を進めてきたところである。

これまでに事実調査についてはほぼ終了しているが、外国在住者への意見聴取などを含め、さらに調査・解析を進めるため、最終的に報告書を取りまとめるまでには、なお時間を要すると見込まれる。

しかしながら、同様の事象による事故の発生を防止する観点から、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後さらに新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

貨物船 RICKMERS JAKARTA はしけ 18新栄丸作業員死傷事故に係る
船舶事故調査について（経過報告）

1. 船舶事故の概要

貨物船 RICKMERS JAKARTA は、京浜港横浜第1区山下ふ頭3号岸壁に右舷着けで係留し、同船の左舷側に接舷したはしけ18新栄丸の船倉から貨物（発電機、314トン）を積み込むために3号デッキクレーンを使用して吊り上げ中、平成20年9月1日10時05分ごろ、巻上げ用ワイヤロープが破断して貨物が18新栄丸の船倉内に落下した。

18新栄丸上で作業を行っていたえい航作業員1人及び荷役作業員7人のうち、荷役作業員5人が海中に投げ出され、そのうち1人が死亡し、3人が打撲傷を負った。また、18新栄丸は、落下した貨物に船倉底部が突き破られて沈没した。

2. 船舶の主要目

2.1 RICKMERS JAKARTA (A船)

IMO 番号	9292010
船籍港	マジユロ（マーシャル諸島共和国）
船舶所有者	Willric Shipping Co., Ltd.（マーシャル諸島共和国）
船舶管理会社	Rickmers Reederei Co., Ltd.（ドイツ連邦共和国）
総トン数	23,119トン
L×B×D	192.99m×27.8m×15.5m
船質	鋼
進水年月日	2003年11月28日
船級 ^{*1}	Germanischer Lloyd

2.2 18新栄丸 (B船)

表示番号	Y 0628
船舶所有者	個人所有
載貨重量	540トン
船質	鋼

^{*1} 「船級」とは、船級協会（船の構造・設備に関する規則を制定して検査を行い、船級証書を発行する協会）が、協会の規格に合格した船に与える等級をいう。Germanischer Lloydは船級協会の1つである。

3. 人の死傷、船舶等の損傷

3.1 人の死傷

- (1) 死亡
荷役作業員 1 人
- (2) 負傷
荷役作業員 3 人（打撲傷）

3.2 船舶の損傷

- (1) A船
3号デッキクレーンの巻上げ用ワイヤロープ（直径72mm、以下「主ワイヤ」という。） 破断
3号デッキクレーンの巻上げ用シーブ（直径165cm、以下「主シーブ」という。） 1個割損
- (2) B船
落下した貨物に船倉底部が突き破られて沈没

3.3 貨物の損傷

貨物は全損となった。

4. 船舶事故調査の概要

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を横浜地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官ほか3人の船舶事故調査官を指名した。

現時点までの主な調査事項は、次のとおりである。

- (1) 現場調査
- (2) 関係者からの口述聴取及び回答書受領
- (3) 割損した主シーブ及び破断した主ワイヤの構造の詳細並びに割損及び破断メカニズムと材質に関する分析
- (4) 同型船の主シーブ等の調査

5. 今後の調査事項

デッキクレーン製造会社（ドイツ連邦共和国）の調査

6. 参考情報

- 6.1 これまでの調査結果により判明した事項は、次のとおりであった。

- (1) 貨物は、A船の3号デッキクレーンを使用してB船の船倉から吊り上げられた際、船倉底から7～8mのところ、主ワイヤが破断した。
- (2) 主シーブは、ぜい性破壊^{*2}により全周にわたって割損が生じた。
- (3) 主ワイヤは、健全な状態であったが、割損した主シーブのすき間に落ち込んだ状態で破断していた。
- (4) A船の船舶管理会社支配下の同型船の主シーブの多くは、主ワイヤが接触するリムの裏面にき裂が認められた。

6.2 本事故発生後に講じられた措置は以下のとおりであった。

(1) A船の船舶管理会社及びデッキクレーン製造会社

- ① 本事故発生直後、A船の船舶管理会社は、A船の同型船すべてに対して、主シーブの点検が完了するまで、デッキクレーンの使用を禁止し、その間に詳細な点検を実施して異常が発見された主シーブの取替えを行った。

また、A船に対しては、半年ごとに主シーブの目視点検を行って結果を報告させるとともに、荷役開始前の点検及びPlanned Maintenance System^{*3}に従って整備を実施するよう指導を強化した。

- ② その後、デッキクレーン製造会社が改良型シーブを製造し、A船の船舶管理会社支配下の同型船全船の主シーブが取り替えられた。

(2) 荷役業者

- ① 貨物をはしけから本船に積み込む際の安全対策として、作業員の退避場所を考慮して作業手順を作成することとした。
- ② はしけ上での作業に際し、救命胴衣の着用を徹底した。
- ③ デッキクレーンの作動状況の点検記録及び検査証を事前に本船から提出させ、確認してから作業に着手することとした。

(3) Germanischer Lloyd

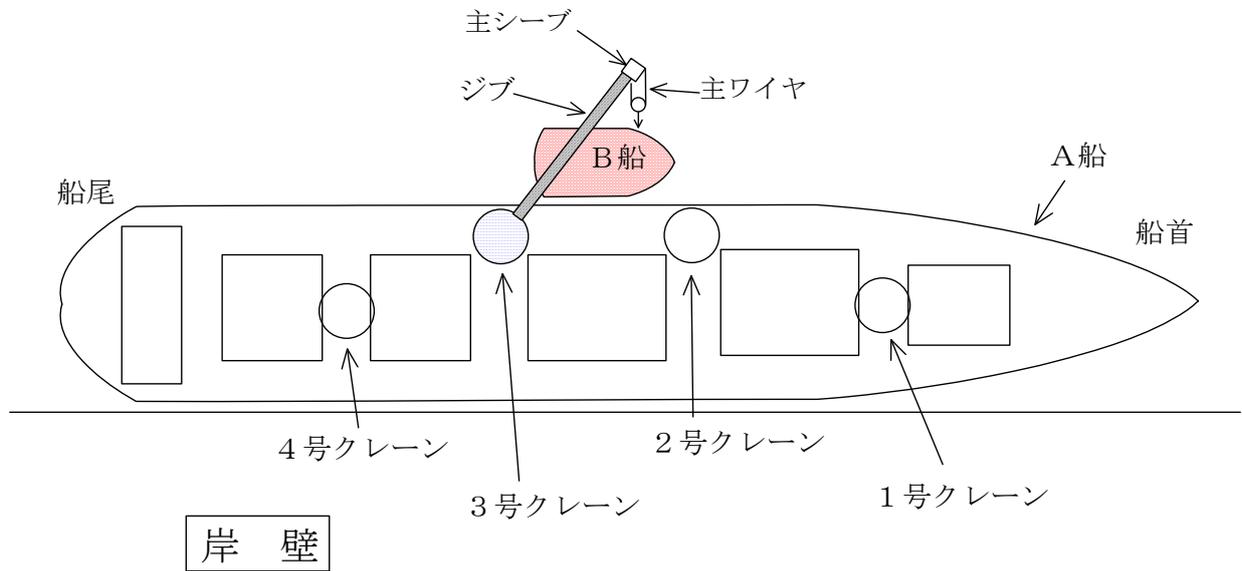
注意喚起のため、Germanischer Lloyd 登録船の船舶所有者及び船舶管理会社に対し、デッキクレーンの主ワイヤ（直径28mm以上）を支える組立型シーブの超音波探傷等による点検を奨励する内容の周知文書を発出した。

また、デッキクレーン製造会社に対して、改良型シーブの材質、加工工程の認証と製品検査を実施した。

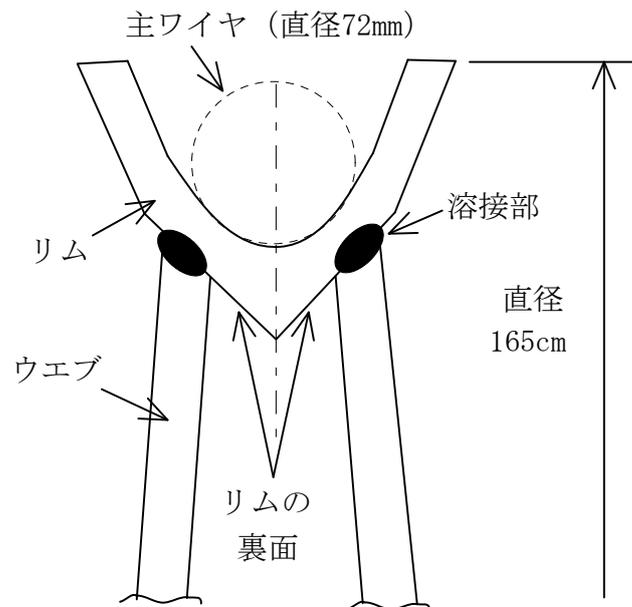
^{*2} 「ぜい性破壊」とは、最終破断までに著しい伸びや絞りを伴わない破断をいう。ガラスの破壊はこれに属する。

^{*3} 「Planned Maintenance System」とは、船舶に搭載された全設備・機器の保守整備の時期・内容を定め、管理するシステムをいう。

付図1 A船及びB船の状況



付図2 主シーブのリム断面詳細図



付図3 主シーブ損傷状況



主シーブの
割れた部分

拡大写真

