

船舶事故調査の経過報告について

平成24年5月25日
国土交通省 運輸安全委員会

平成23年5月10日、岡山県玉野市日比^{ひび}港で発生した貨物船 SCSC WEALTH 作業員死亡事故について、当委員会においては、事故発生以来、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、更に調査及び解析を進めるとともに、外国在住者への意見聴取などを行い、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ので、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、更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 SCSC WEALTH 作業員死亡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^{エスシーエスシー ウェルス} SCSC WEALTHは、岡山県玉野市日比港公共岸壁に係船して銅鉱石スラッグの積荷役中、平成23年5月10日14時20分ごろ、作業員（運転手A）が、‘2番貨物倉の二重底内底板に5枚積み重ねた第2甲板のハッチカバー*1’（以下「本件ハッチカバー」という。）と船首側隔壁との間に挟まれた。

挟まれた作業員は、本件ハッチカバーが取り除かれたのち、救出されたが、死亡が確認された。

2. 船舶の主要目

IMO 番号	9553361
船籍港	中華人民共和国香港特別行政区香港
船舶所有者	SCSC INTERNATIONAL MERCHANT&SHIPPING (HONG KONG) COMPANY LIMITED（中華人民共和国香港特別行政区）
船舶管理会社	SHANGHAI CAC Line Co.,Ltd.（中華人民共和国）
船級	China Classification Society (CCS)
総トン数	6,550トン
L×B×D	117.80m×18.00m×10.40m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	2,500kW（連続最大）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
引渡年月	2010年12月
乗組員	19人（中華人民共和国籍）

*1 「ハッチカバー」とは、貨物倉への貨物を搬入又は搬出するための開口部（ハッチ）を塞ぐ蓋（鋼製板など）をいう。

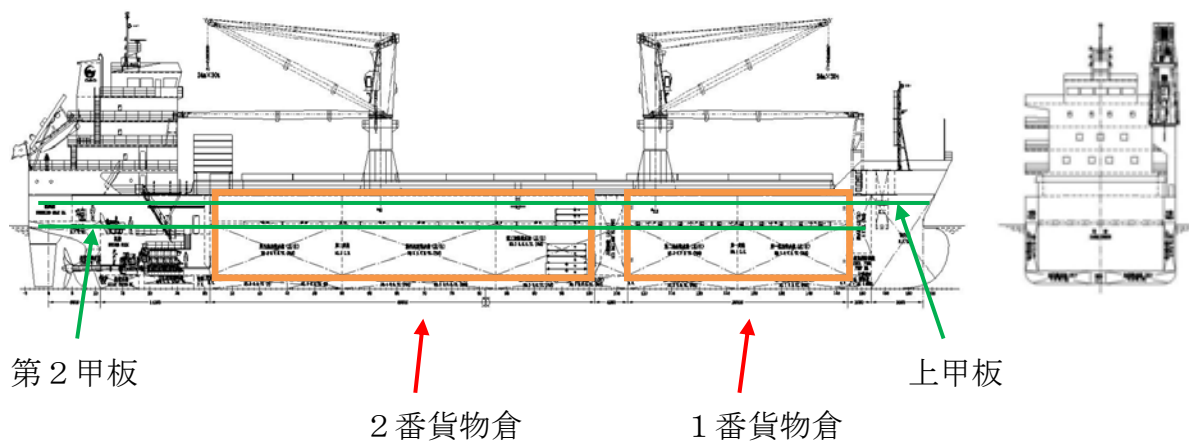


図1 本船の側面図及び断面図

3. 人の死傷

死体検案書に記載された死亡の原因は、胸腹部圧迫による心臓破裂であった。

4. 船舶事故調査の概要

運輸安全委員会は、平成23年6月28日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2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) 荷役作業に関する調査
- (2) ハッチカバーに関する調査
- (3) 救助に関する調査
- (4) 死因に関する調査

5. 事実情報

これまでの調査により判明した主な事項は、次のとおりである。

5.1 貨物

品名	銅鉱石スラグ
揚地	Hoping (台湾)
予定積量	7,800 t
実際積量	7,273 t (本事故後、予定数量まで積まらずに出港した。)

5.2 貨物倉の構造

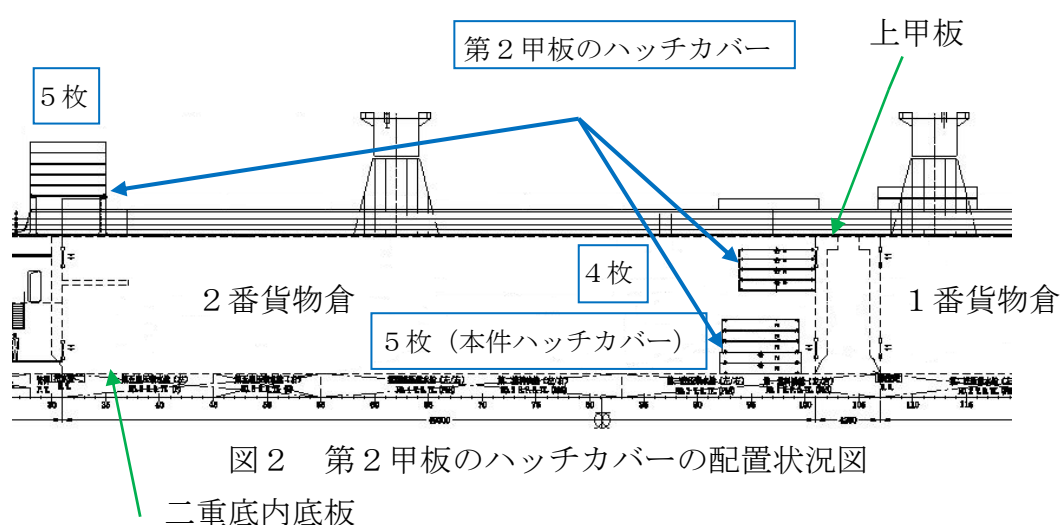
- (1) 本船は、船橋甲板室前方の上甲板下に箱型 (Box Shape Type) の貨物倉2個を配置していた。
- (2) 上甲板のハッチカバーは、1番貨物倉が4枚、2番貨物倉が7枚であった。

第2甲板のハッチカバーは、1番貨物倉が5枚（P1～P5）、2番貨物倉が9枚（P6～P14）であり、同ハッチカバーを配置すると各貨物倉を上下に2分割できる仕様になっていた。

5.3 本事故発生の経過

- (1) 本船は、5月9日07時45分ごろ、日比港公共岸壁に着岸した。

荷役開始前、第2甲板のハッチカバーは、取り外されて船橋甲板室前の上甲板に5枚、2番貨物倉船首側の第2甲板に4枚、二重底内底板に5枚（本件ハッチカバー）を積み重ねた状態になっていた。



- (2) 荷役会社は、9日10時40分ごろ、本船の荷役を開始した。

積荷役は、岸壁に配置したクレーン車2台と本船の船尾側クレーンを使用してグラブバケット*2で岸壁にある貨物（銅鉱石スラグ）をつかみ、グラブバケット操作の作業員が遠隔操作でグラブバケットを開けて貨物を倉内に落とし、貨物が山状になるとブルドーザーで平坦にする作業であった。

2番貨物倉の作業には、クレーン運転士2人（クレーン車、本船のクレーン）、グラブバケット操作の作業員2人、ブルドーザーの運転手1人（運転手A、B及びCが交替）が当たった。

*2 「グラブバケット」とは、クレーンで石炭、鉱石などのばら積貨物を船積み又は陸揚げする際、クレーンの先端に取り付けるつかみ用の器具をいい、二枚貝のように開閉する仕様のものなどがある。

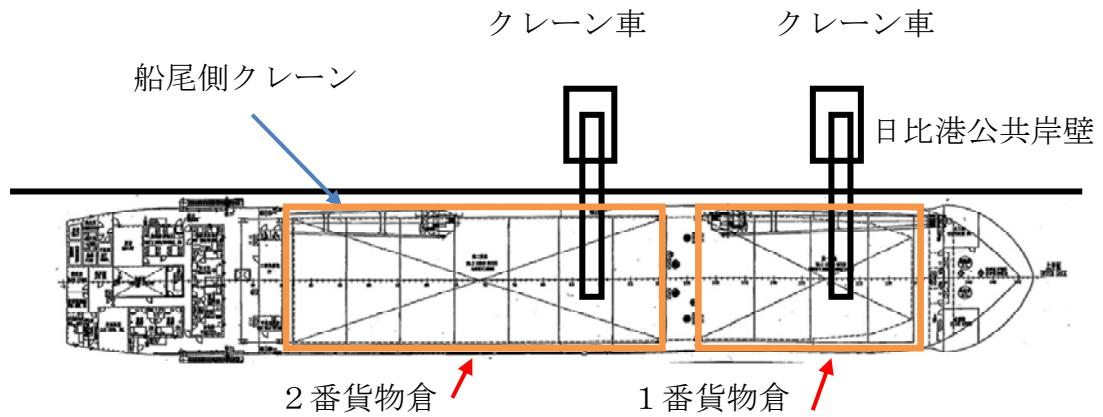


図3 上甲板の平面図

- (3) 翌10日の積荷役は、08時20分ごろ開始された。14時00分ごろ、運転手Cは、運転手Aが1番貨物倉左舷側上甲板の通路を後方に向かって歩いているのを見た。その後、運転手Aを見た者はいなかった。
- (4) 14時20分ごろ、2番貨物倉でブルドーザーの操作をしていた運転手Bは、船首側で大きな音がしたのを聞き、本件ハッチカバーの船尾側の貨物が低くなっていることに気付き、本件ハッチカバーが船首方向に動いたと思った。
 運転手Bは、荷役の終了が近いので、上甲板にいた運転手Cに交替の必要がないと言い、運転手Aにもこのことを伝えるように言った。
- (5) 14時30分ごろ、こぼれた貨物の清掃などに当たる作業員が、2番貨物倉船首側の昇降口から降りて貨物倉をのぞき込んだところ、本件ハッチカバーと船首側隔壁との間に挟まれた運転手Aを発見した。

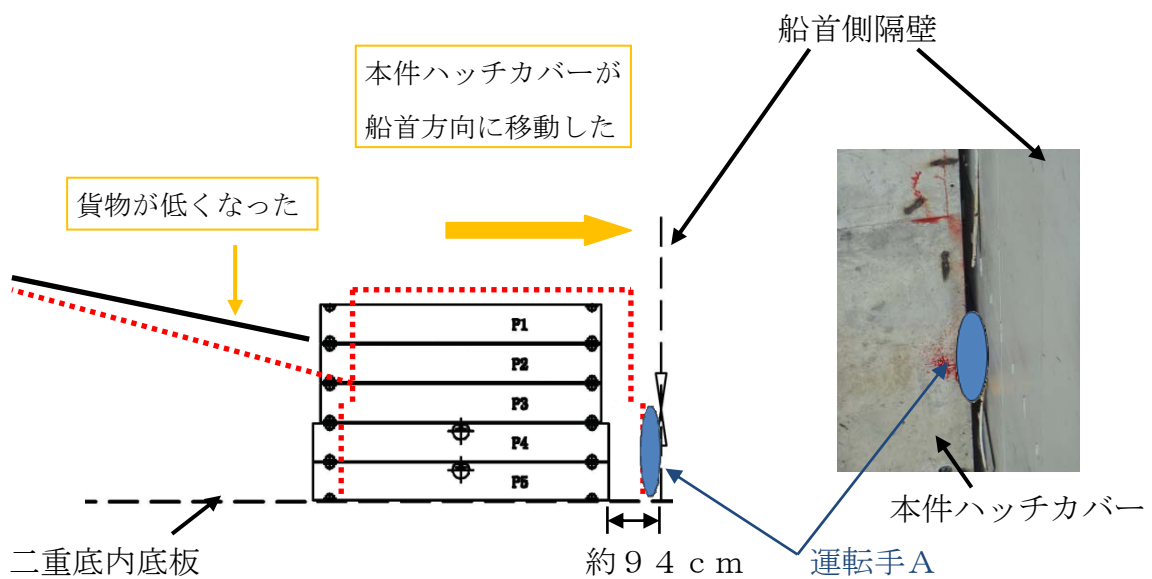


図4 2番貨物倉の船首側側面図

5.4 本件ハッチカバーの固定装置

本件ハッチカバーのうち、下の2枚のハッチカバー（P4、P5）は、両側面の中央にあるピンを伸ばし、貨物倉の側壁の穴に差し込んで固定する装置を備えていた。

船舶管理会社が定めたハッチの開閉操作規程によれば、ハッチカバー（P4、P5）のピンを貨物倉の側壁の穴に差し込んでおくことになっていた。

本件ハッチカバーは、本事故当時、ピンは貨物倉の側壁の穴に差し込まれておらず、下の2枚のハッチカバーは固定されていなかったものと考えられる。



貨物倉の側壁に設けられたピンを差し込むための穴

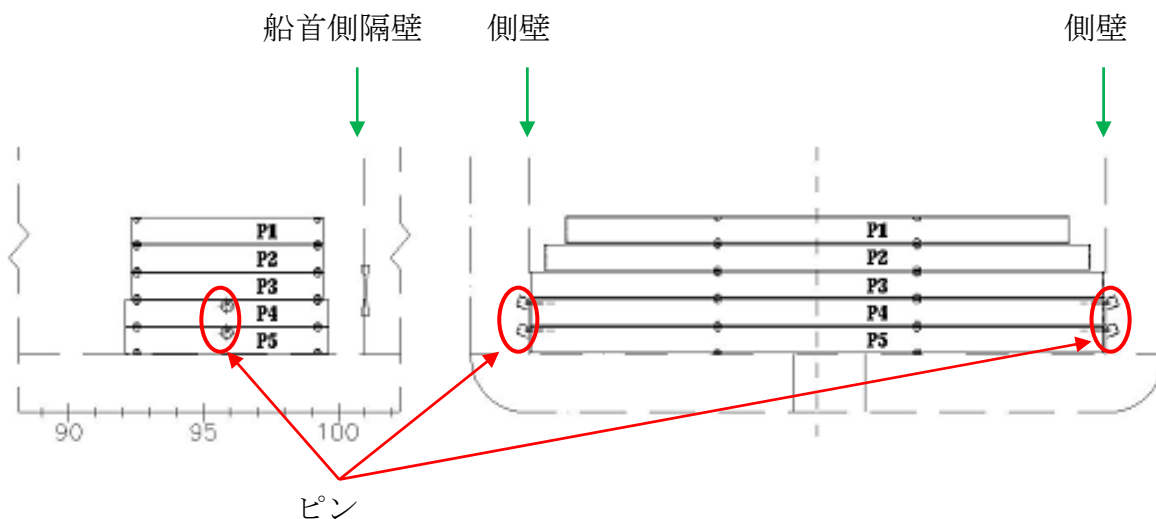


図5 2番貨物倉の船首側側面図

図6 2番貨物倉の船首側断面図