

船舶事故等調査報告書

平成26年3月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第123号
事故等種類	浸水
発生日時	平成25年8月27日 07時10分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かんた} 苅田町苅田港沖
事故等調査の経過	平成25年9月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 ジェイケイ、101トン 132735、株式会社ジェイ・ケイ・ライン B パージ ^{ジェイケイ} JK-1、約1,287トン なし、株式会社ジェイ・ケイ・ライン
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船底外板に破口
事故等の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、B船の船尾にA船の船首を ^{かんごう} 嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、苅田港沖を同港に向けて航行中、苅田港に近づいた平成25年8月27日07時10分ごろ、昇橋した船長Aは、A船押船列が少し右舷側に傾斜していることに気付いた。 船長Aは、07時50分ごろ苅田港の本港7号岸壁に接岸した後、A船押船列の調査を行い、B船の右舷No.2バラストタンクにビルジがたまっていたことから、浸水していると思い、運航会社にダイバーによる船底調査を要請した。 B船は、8月30日09時00分ごろからダイバーによる船底調査が行われ、フレーム番号12番～13番の間の船底外板の右舷側溶接部分に長さ約38mm、幅約15mmの電食と思われる破口が発見された。 B船は、破口部に鋼製箱を水中溶接で取り付け、水中ボンドを充填する方法で修理された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好（福岡県空港北町観測所） 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期（福岡県苅田港）
その他の事項	B船の右舷No.2バラストタンクは、岡山県倉敷市水島港を出港した8月26日14時30分ごろには空であった。 船長Aは、A船押船列が傾斜したときの喫水を記録していなかつ

	<p>た。</p> <p>A船及びB船は、8月19日に定期的な整備のため、造船所に上架し、船体の修理及び塗装を行ったが、船長Aは、腐食防止のため、上架の度に替えていたB船の船体付けの防食亜鉛が、今回に限ってほとんど溶融していなかったことが気になっていた。</p> <p>船長Aは、8月30日の船底調査の後、B船の船底外板全体に塗装の剥離はなく、破口部の発見された付近の外板に他の傷は見当たらなかったことをダイバーから聞いた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり なし</p> <p>A船押船列は、苅田港沖を航行中、B船の右舷No.2バラスタタンの船底外板に電食と思われる破口が生じたことから、同タンクに浸水したものと考えられる。</p> <p>B船の右舷No.2バラスタタンの船底外板の破口は、防食亜鉛の溶融状況から、同亜鉛の装着等に不具合があり、同亜鉛の防食機能が作用しなかったことから、発生した可能性があると考えられるが、その詳細な要因を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が苅田港沖を航行中、B船の右舷No.2バラスタタンの船底外板に電食と思われる破口を生じたため、同タンクに浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船底外板は、衰耗及び腐食の有無並びに防食亜鉛の状況等について、十分点検すること。