

船舶事故等調査報告書

平成26年4月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故等番号 | 2013門第56号 |
| 事故等種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成25年3月5日 10時50分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県鹿児島市桜島東部 鹿児島県垂水市所在の垂水港西防波堤灯台から真方位014°9,600m付近 (概位 北緯31°34.0' 東経130°42.6') |
| 事故等調査の経過 | 平成25年5月21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 瑞穂丸、120トン 133576、有限会社森和海運建設 B パージ 第三瑞穂丸、約1,414トン なし、有限会社森和海運建設 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、五級海技士（航海） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | B 右舷側ビルジキールに曲損 |
| 事故等の経過 | A船は、船長Aほか4人が乗り組み、B船の船尾凹部とA船の船首部を嵌合して押船列を構成し、桜島東部にある奥山港（通称である。桜島東部の長崎鼻と瀬戸崎の間にあり、奥山産業株式会社の採石積込棧橋があるので、こう呼ばれている。）の採石積込棧橋（以下「本件棧橋」という。）にB船の左舷アンカーを投下して入船右舷着けで着棧し、平成25年3月5日09時40分ごろ土砂及び石材の積載を開始した。 B船は、土砂及び石材が、本件棧橋上のショベルカーによって貨物倉の右舷側に落とされるので、B船のクレーンを使って貨物倉の左舷側へ移し、均等に作る作業を行い、横揺れが続いていた。 船長Aは、予定積載量の約2,000tに近づいた10時50分ごろB船の右舷船底に横揺れの度に何かに接触したと思われる衝撃を感じた。 船長Aは、荷役を終え、B船に浸水等の異常がなかったことから、奥山港を出発して運航を続けた後、4月12日に鹿児島市所在の造船所に入渠したところ、B船の右舷側ビルジキールが曲損していることが分かった。 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 約195cm |

| | |
|---|---|
| <p>その他の事項</p> | <p>A船の喫水は船首約1.7m、船尾約3.2mであり、B船の喫水は船首約3.8m、船尾約4.0mであった。</p> <p>船長Aは、A船に乗船して約15年であったが、奥山港への着積は本事故時が初めてであり、本件棧橋付近の水深を知らなかった。</p> <p>船長Aは、本件棧橋に着積経験のある知人から、B船とほぼ同じ大きさのバージが荷役をしていることを聞き、B船も荷役中に底触することはないと思っていた。</p> <p>本件棧橋は、岩を積み上げた岸壁から約2m海上に張り出しており、鋼材のH鋼で組み立てられている。</p> <p>船長Aは、B船の左舷アンカーを巻き揚げて離積を行い、喫水に変化がなかったので、浸水していないと判断した。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>B船は、桜島東部の本件棧橋において、土砂及び石材を積載中、喫水が増加し、貨物倉の右舷側への荷役及びB船のクレーンの作用により、横揺れしたことから、海底に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、B船が、桜島東部の本件棧橋において、土砂及び石材を積載中、喫水が増加し、貨物倉の右舷側への荷役及びB船のクレーンの作用により、横揺れしたため、海底に乗り揚げ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"> ・ 余裕水深の分からない場所で貨物を積載するときは、事前に水深を計測しておくこと。 |