

船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014長第6号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成25年12月20日 08時15分ごろ
発生場所	伊万里港の伊万里鉄鋼センタードルフィン棧橋南西方沖 佐賀県伊万里市所在の伊万里港釘島防波堤灯台から真方位347° 1,400m付近 (概位 北緯33°19.8' 東経129°50.0')
事故等調査の経過	平成26年1月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	貨物船 ニュー春日、199トン
船舶番号、船舶所有者等	140240、日栄海運有限公司
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船体中央部船底外板に凹損、擦過傷等
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、鋼材約29,060tを積載し、船首約2.8m、船尾約3.6mの喫水により、伊万里港の久原南岸壁を出発し、伊万里鉄鋼センタードルフィン棧橋（以下「本件棧橋」という。）に至る長さ約200m、可航幅約100mの水路（以下「本件水路」という。）を約4ノットの対地速力で南東進した。</p> <p>本船は、本件水路に入った頃、着棧作業の補助として右舷錨を投じ、機関を後進にかけて減速していたところ、錨鎖の長さが不足して張った状態となり、北西風により、船尾が右舷方に圧流され、平成25年12月20日08時15分ごろ、船首が真方位約040°を向いたとき、船底が本件棧橋南西方沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>本船は、引船で引き下ろされ、揚げ荷が取りやめとなったので、久原南岸壁に着岸し、潜水士による船底調査が行われた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約18～22m/s、視界 良好</p> <p>海象：波向 北西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>伊万里地区には、本事故発生当時、風雪注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>船長は、本件棧橋に着棧した経験が過去に2回あったが、いずれも錨を使用せず、バウスラスターを使用して着棧作業を行っていた。</p> <p>船長は、本事故当日、風が強くなることが予想されていたので、錨を使用して着棧することとした。</p> <p>船長は、過去に錨を使用して着棧や着岸作業を行った経験がなかつ</p>

	<p>たので、不安はあったが、何とか着棧できると考えて久原南岸壁を出発した。</p> <p>船長は、本船が保有している錨鎖の長さを把握していなかった。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、伊万里港において、北西風が吹く状況下、本件水路を南東進中、船長が本件棧橋への着棧作業の補助として右舷錨を投じたところ、錨鎖の長さが不足して張った状態となったことから、北西風により、船尾が右舷方に圧流され、船底が本件棧橋南西方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、着棧作業の補助のために錨を使用した経験がなかったこと、及び本船の保有する錨鎖の長さを把握していなかったことから、錨鎖の長さが不足する状況になったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、伊万里港において、北西風が吹く状況下、本件棧橋に向けて南東進中、船長が本件棧橋への着棧作業の補助として右舷錨を投じたところ、錨鎖の長さが不足して張った状態となったため、北西風により、船尾が右舷方に圧流され、船底が本件棧橋南西方の浅瀬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>船長は、本事故後、目的地の棧橋又は岸壁に向けて風速10m/s以上の風が吹く場合、着棧又は着岸を中止することとした。</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"> ・ 船長は、保有する錨鎖の長さなどの自船の設備や性能を把握しておくこと。 ・ 強風が吹く状況下での着棧又は着岸作業実施の可否は、自身の経験、技量等を考慮して慎重に判断すること。