

船舶インシデント調査報告書

平成25年8月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

インシデント種類	座洲
発生日時	平成25年2月13日 15時15分ごろ
発生場所	大分県津久見市津久見港 津久見港西防波堤西灯台から真方位315°960m付近 (概位 北緯33°05.1′ 東経131°51.4′)
インシデント調査の経過	平成25年3月26日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 盛進丸、499トン 134860、井下海運株式会社 76.08m×12.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和40年12月3日 免状交付年月日 平成24年3月23日 免状有効期間満了日 平成29年3月26日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、広島県福山港で積載したBケーキと呼ばれる産業廃棄物約1,500tの揚げ荷をするため、平成25年2月13日11時40分ごろ、津久見港の企業岸壁（以下「本件企業岸壁」という。）に左舷着けで係留し、揚げ荷役を開始した。 本船は、喫水が船首約4.5m、船尾約3.9mになった15時15分ごろ、係留位置を調整するために船尾方向へ移動しようとし、ムアリングウインチによって係留ロープを巻いたが、動かず、船長は、約2°の左傾斜を認めたので、船底が海底に接触していることを知った。 船長は、直ちに移動を中止し、船体各所の点検及びビルジの計測を行ったものの、異常を認めず、低潮時を1時間半ほど経過した17時10分ごろに船体が浮上したので、17時20分ごろから揚げ荷役を再開し、荷役終了後の翌14日09時30分ごろ津久見港を出港した

	<p>が、航行に支障はなかった。</p> <p>本船は、その後、定期検査のために造船所に入渠したが、船底等に損傷は認められなかった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約38cm（津久見港）</p>
その他の事項	<p>海図W1224によれば、本インシデント発生場所付近で最も浅い水深の記載は4.2m、底質は泥である。</p> <p>船長は、本件企業岸壁に着岸するのは初めてであり、本インシデントの発生後、代理店の担当者と打合せをした際、本件企業岸壁付近に浅所があることを知った。</p> <p>本インシデント発生当時は、大潮であり、荷役開始前の高潮時は09時35分、潮高は約188cm、荷役開始後の低潮時は15時38分、潮高は約37cmであった。</p> <p>本船中央部の喫水は、本インシデント発生時、左舷側約4.5m、右舷側約3.9mであった。</p> <p>船体が浮上した17時10分における潮高は約58cmであった。</p> <p>本船に積んでいたBケーキとは、製鉄所の高炉内で発生する^{すす}煤であり、産業廃棄物であるが、セメントの原料として用いられる。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、津久見港内の本件企業岸壁で揚げ荷役を行うに当たり、船長が岸壁付近の浅所の存在を把握していなかったことから、荷役中に潮位が下がり、同浅所に座洲したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、津久見港内の本件企業岸壁で揚げ荷役を行うに当たり、船長が岸壁付近の浅所の存在を把握していなかったため、荷役中に潮位が下がったことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>船長及び船舶運航会社は、本インシデント後、再発防止を検討し、次の対策を講じることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福山港で積載するBケーキの上限を1,400tとする。 ・福山港での積荷役時、船の傾斜防止のためのバラスト調整は行わず、荷役の途中で一度離岸して着岸舷を替え、Bケーキを均等に積むことにより、船体傾斜を防止する。 ・喫水を4m以下とする。 ・津久見港の低潮時を確認し、接岸時間や移動する時間を調整する。 <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">・ 荷役を行う際には、着岸する岸壁付近における最新の水深情報を入手し、潮位による水深の変化を考慮した上、必要な余裕水深が確保できるようにすること。 |
|--|---|