

船舶事故等調査報告書

平成26年8月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|--|
| 事故等番号 | 2014神第31号 |
| 事故等種類 | 運航不能（船体傾斜） |
| 発生日時 | 平成26年2月27日 15時40分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県淡路島南方沖 兵庫県洲本市所在の生石鼻灯台から真方位218°6.1海里（M）付近 （概位 北緯34°11.2′ 東経134°52.5′） |
| 事故等調査の経過 | 平成26年2月28日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 ZHONG YU 1（中華人民共和国籍）、2,231トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 9643752（IMO番号）、ZHONGYU OCEAN SHIPPING CO.,LTD |
| 乗組員等に関する情報 | 船長（中華人民共和国籍）、免状不詳 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 不詳 |
| 事故等の経過 | <p>本船は、船長ほか10人が乗り組み、鋼材約2,500tを積載し、高知県室戸市室戸岬東方沖を東進中、平成26年2月27日08時00分ごろ、南のうねりを受けて船体の動揺が大きくなったので、東方への航行を断念し、北進を開始した。</p> <p>本船は、淡路島南方沖を北進中、15時35分ごろ、うねりによる動揺により、荷崩れを起こして右舷側に約10°傾斜し、左に回頭していたところ、15時40分ごろ、生石鼻灯台から真方位218°6.1M付近において、荷崩れが更に進んで傾斜が約25°となった。</p> <p>本船は、海上保安部に救助を要請するとともに、自力で大阪湾内に移動して錨泊した後、バラストの調整を行い、本船乗組員が鋼材を移動させて傾斜を右舷約2°まで戻し、3月11日02時00分ごろ目的地に向けて航行を再開した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 雨、風向 北北西、風力 5、視程 約2km</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、波高 約4m、うねり 波向南南西、波高約4m</p> |
| その他の事項 | <p>鋼材は、ワイヤロープにより、数十本単位でまとめられ、倉内に積み揚げられ、ラッシングワイヤロープで固縛されていた。</p> <p>倉内下部には空所が生じていたので、空所には鋼材を固定する木材を差し込んでいたが、船体の動揺で破碎した。</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>あり なし あり</p> <p>本船は、淡路島南方沖を北進中、左舷船尾方からのうねりによる動揺により、鋼材が荷崩れしたことから、右舷側に傾斜し、運航不能となったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本インシデントは、本船が、淡路島南方沖を北進中、左舷船尾方からのうねりによる動揺により、鋼材が荷崩れしたため、右舷側に傾斜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"> ・ 必要に応じ、ラッシングワイヤロープを増し取りし、固縛を確実にすること。 ・ 鋼材を積み付ける際、倉内には、可能な限り、空所ができないように積み付け、空所ができた場合には、十分な強度と十分な数の木材を差し込んでおくこと。 |