

# 船舶事故調査報告書

平成22年12月16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 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年7月23日 23時06分ごろ
発生場所	山口県周南市徳山下松港 徳山下松港東ソー第3導灯（前灯）から真方位153° 700m付近 （概位 北緯34° 03.0′ 東経131° 45.8′）
事故調査の経過	平成22年7月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 貨物船 <sup>オーシャン ドリーム</sup> OCEAN DREAM（大韓民国）、1,182トン、 8904757（IMO番号）、DOOIN SHIPPING CO., LTD. 77.00m×12.00m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、1989年5月24日 B 押船 <sup>しんとうめい</sup> 新東明丸、199トン 127994、東ソー物流株式会社 28.40m×8.60m×3.85m、鋼 ディーゼル機関2基、2,353kW（合計）、昭和61年6月25日 C はしけ <sup>しんとうめい</sup> 新東明1号、2,970トン 92.30m×15.50m×7.35m、鋼 非自航、平成19年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長（大韓民国） 男性 63歳 一級海技士（航海）（大韓民国発給） 免許年月日 2008年12月11日 B 船長 男性 56歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成11年8月9日 免状交付年月日 平成21年5月29日 免状有効期間満了日 平成26年8月8日
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首に凹損及びき裂 B 右舷後部外板に凹損
事故の経過	A船は、船長ほか9人が乗り組み、徳山下松港第1区の日新製鋼棧橋を離れ、前面水域で右回頭を終えたころ、船長Aが、西南西方にB船のマスト灯及び右舷灯を視認した。 船長Aは、操船を指揮し、乗組員を手動操舵につけ、レーダー2台を作動させ、日新製鋼棧橋沖の掘下げ済の水路（以下「 <sup>とんだ</sup> 富田航路」という。）に入り、同航路の屈曲部に設置された富田航路第10号灯浮標（以下「10号灯

	<p>浮標」という。)及び同第11号灯浮標(以下「11号灯浮標」という。)のほぼ中間に向けて、約3.0ノット(kn)の対地速力で、B船の動静を監視しながら西南西進した。</p> <p>船長Aは、針路及び速力を保って航行を続け、衝突直前に機関を後進一杯としたが、平成22年7月23日23時06分ごろ、A船の船首部とB船の右舷船尾部とがほぼ直角に衝突した。</p> <p>B船は、船長ほか5人が乗り組み、C船の船尾に船首を嵌合させて全長約110mのB船押船列を構成し、富田航路を約4.0knの対地速力で、東ソー原塩棧橋3号岸壁に向けて北東進した。</p> <p>船長Bは、手動操舵につき、機関長を操舵スタンドの左舷側にある機関遠隔操縦盤につけ、レーダーを休止し、11号灯浮標付近で左転して東ソー原塩棧橋3号岸壁に向けることにして、目視による見張りを行いながら航行した。</p> <p>船長Bは、富田航路を反航する危険物積載船と左舷を対して通過したのち、右舷前方から接近する漁船の灯火を視認したが、右舷前方のA船の灯火が陸上灯火に紛れていたことから、A船の灯火に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、双眼鏡で右舷側を通過中の漁船の動静監視を行い、同漁船がB船の船尾を通過したのち、11号灯浮標を左舷に見て左舵10°をとって左転を始めたとき、右舷船首40°150m付近にA船のマスト灯2個及び左舷灯を初めて視認した。</p> <p>船長Bは、汽笛で短音2回(左転信号)を吹鳴し、左舵をとったまま増速したが、左転中に衝突した。</p>				
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界良好  海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>				
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、徳山下松港から大韓民国馬山<sup>まさん</sup>向けで、スチールコイル約1,507tを積載し、船首約3.4m、船尾約4.8mの喫水で、航海灯を表示していた。</p> <p>A船の乗組員は、船長Aほか2人が大韓民国籍、2人がインドネシア共和国籍、4人がミャンマー連邦籍及び1人が中華人民共和国籍で、船長Aは、約30年の海上勤務経験を有し、これまで船長として徳山下松港に4回入港したことがあった。</p> <p>B船押船列は、ほぼ毎日、大分県津久見港で石灰石を積載し、徳山下松港に運搬して東ソー原塩棧橋3号岸壁で揚げ荷しており、年間200回程度、ほぼ同じ時間帯に徳山下松港に入港していた。</p> <p>B船は、船首約3.10m、船尾約3.40mの喫水であり、C船は、石灰石約5,800tを積載して船首約6.05m、船尾約6.40mの喫水で、航海灯を表示していた。</p> <p>富田航路は、徳山下松港第1区の仙島水道を水深約9m及び幅約150mに掘り下げられた水路で、同航路の両端に10号灯浮標及び11号灯浮標などの灯浮標が設置されており、10号灯浮標及び11号灯浮標付近で同航路が約45°屈曲している。また、同航路北側の埋立地には、工場が立地していることから、工場の照明や街灯など多数の陸上灯火がある。</p>				
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1960 813 2004">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1960 1457 2004">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 2004 813 2038">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 2004 1457 2038">なし</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし
乗組員等の関与	あり				
船体・機関等の関与	なし				

	<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>A 船は、徳山下松港の富田航路を西南西進中、船長 A が、左舷前方から接近する B 船が針路及び速力を変えずに航行するのを認めた際、警告信号を行わずに A 船の針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、C 船を押し富田航路を北東進中、船長 B が、右舷側を通過中の漁船に意識を集中していて、適切な見張りを行っていなかったことから、A 船の接近に気付かずに針路及び速力を保持して航行を続けたため、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、自ら手動操舵について操船に当たり、レーダーを休止し、目視による見張りだけを行っていたことから、陸上灯火に紛れていた A 船の灯火に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、徳山下松港の富田航路において、A 船が西南西進中、B 船が C 船を押し北東進中、船長 A が、左舷前方から接近する B 船が針路及び速力を変えずに航行するのを認めた際、警告信号を行わずに A 船の針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長 B が、右舷側を通過中の漁船に意識を集中していて、適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	