

## 船舶事故調査報告書

平成23年9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 山本 哲 也  
 委員 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年3月21日 07時15分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港 周南市徳山下松港徳山築港防波堤灯台から真方位275° 180m付近 （概位 北緯34° 03.0′ 東経131° 47.7′）
事故調査の経過	平成23年5月12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 油送船 第八十三東 <sup>とうよう</sup> 洋丸、498トン 132992、個人所有 65.05m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年2月5日 B 油送船 富士 <sup>ふじかわ</sup> 川丸、199トン 133025、山崎汽船有限会社 48.03m×8.00m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年2月24日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成13年4月4日 免状交付年月日 平成23年3月1日 免状有効期間満了日 平成28年4月3日 B 船長B 男性 71歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年6月24日 免状交付年月日 平成21年4月6日 免状有効期間満了日 平成26年8月28日
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウ凹損 B 船尾ペイント剥離
事故の経過	A 船は、徳山下松港の晴海岸壁に船首両舷錨を投錨のうえ船尾着けし、 B船も、A船から右方に約3m隔て、右舷錨鎖を約100m、左舷錨鎖を約90mそれぞれ伸出し、左舷錨の投錨場所がA船寄りとなる状況で晴海岸壁に船尾着けしていた。 B船は、船長Bほか3人が乗り組み、船首に一等航海士Bと甲板長Bを、船尾に機関長Bを配置し、船長Bが操船に当たり、船首両舷錨の錨鎖を巻きながら、前進して晴海岸壁から離岸した。

	<p>船尾配置の機関長Bは、係留索を放して機関室に戻った。</p> <p>B船は、北西風を船尾方向から受け、投錨場所よりも流されたので、船長Bが錨鎖の巻取りに支障が生じると思い、機関を後進に掛け、すぐに中立として錨鎖の巻取り作業を見守っていた。</p> <p>船長Bは、B船の船尾部がA船の船首部に接近していることに気付いたが、プロペラがA船の錨鎖に接触すると思い、機関を使用せず、平成23年3月21日07時15分ごろ、B船の船尾部がA船の船首部に衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、徳山下松港の晴海岸壁に船首両舷錨を投錨して船尾着けしていたものと考えられる。</p> <p>B船は、晴海岸壁から離岸作業中、揚錨している間に北西風により圧流されていたが、船長Bが揚錨作業を見ていて船尾方の適切な見張りを行っていなかったことから、A船に接近し、A船の船首部と衝突したものと考えられる。</p> <p>船尾配置の機関長Bは、B船が揚錨してA船の船首を通過するまで配置に就き、A船への接近状況を船長に報告していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、徳山下松港の晴海岸壁に船首両舷錨を投錨して船尾着けしていたものと考えられる。</p> <p>B船は、晴海岸壁から離岸作業中、揚錨している間に北西風により圧流されていたが、船長Bが揚錨作業を見ていて船尾方の適切な見張りを行っていなかったことから、A船に接近し、A船の船首部と衝突したものと考えられる。</p> <p>船尾配置の機関長Bは、B船が揚錨してA船の船首を通過するまで配置に就き、A船への接近状況を船長に報告していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、徳山下松港の晴海岸壁に船首両舷錨を投錨して船尾着けしていたものと考えられる。</p> <p>B船は、晴海岸壁から離岸作業中、揚錨している間に北西風により圧流されていたが、船長Bが揚錨作業を見ていて船尾方の適切な見張りを行っていなかったことから、A船に接近し、A船の船首部と衝突したものと考えられる。</p> <p>船尾配置の機関長Bは、B船が揚錨してA船の船首を通過するまで配置に就き、A船への接近状況を船長に報告していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、徳山下松港の晴海岸壁において、A船が船尾着け中、B船が離岸作業中、B船が揚錨している間に北西風により圧流されていたが、船長Bが揚錨作業を見ていて船尾方の適切な見張りを行っていなかったため、B船がA船に接近し、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>								
参考	<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"> <li>・ 船長は、各出港配置の担当者に状況を報告するよう指示すること</li> <li>・ 出港配置に就いている者は、船長が部署配置を解くまで配置を離れず、船舶の安全が確保できるよう周囲の状況を船長に報告すること</li> </ul>								