

## 船舶事故調査報告書

平成23年9月1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（岸壁）
発生日時	平成23年3月15日 15時20分ごろ
発生場所	山口県光市徳山下松港第4区 徳山下松港島田防波堤灯台から真方位038° 320m付近 （概位 北緯33° 57.3′ 東経131° 55.6′）
事故調査の経過	平成23年4月27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	貨物船 第八明 <sup>みょうじん</sup> 神丸、199トン 132737、不動海運有限会社 57.49m×9.20m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、661kW（連続最大出力）、平成4年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年7月8日 免状交付年月日 平成18年7月13日 免状有効期間満了日 平成24年1月8日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板がペイント剥離 岸壁 コンクリート部分が一部剥離
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、鋼材約740tを積載し、徳山下松港内の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を北方に向け、船首及び船尾に各2本の係留索を取り、左舷錨を投入して右舷着けで係留していた。 船長は、風速5～6mの南西風が吹く状況下、阪神港に向かうため、一等航海士及び二等航海士を船首配置に、機関長を船尾配置に就け、離岸作業を開始した。 船長は、船首側のスプリングライン1本を残して全ての係留索を放し、機関と舵を用いて船尾を本件岸壁から少し離れたところで、一等航海士に対して錨鎖の巻取りと船首のスプリングラインを放すように指示をしたのち、舵を右に取って機関を微速力後進にかけた。 本船は、左舷船尾方から突風を伴う南西風を受けて本件岸壁に向けて圧流され、15時20分ごろ、右舷船首部が本件岸壁に衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期、波高 約0.5m 本事故発生時、光市には、強風及び波浪注意報が発表されていた。
その他の事項	船長は、本件岸壁での離着岸の経験が約10回あった。

	<p>船長は、前日から気象情報を入手し、船橋内の風向及び風速計を見て離岸作業を行っていた。</p> <p>船長は、本件岸壁を離岸する際、錨鎖を巻き取っているとき、錨の把駐力が十分でないと感じた。</p> <p>船長は、本件岸壁に着岸する際、錨鎖を3節出すように指示したが、ウインドラスのブレーキが完全に緩められず、錨が効かない状態で錨を引きずった感じであった。</p>	
分析	<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、本件岸壁において離岸作業中、左舷船尾方から突風を伴う南西風を受けて船体が右方に圧流されたことから、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件岸壁を離岸する際、錨に十分な把駐力があれば、早めの錨鎖の巻取りにより、南西風に対抗して船首を岸壁から離すことができ、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、本船が、本件岸壁において離岸作業中、左舷船尾方から突風を伴う南西風を受けて船体が右方に圧流されたため、本件岸壁に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>・ 離岸操船に使用する錨は、十分な把駐力を持たせること</li> </ul>	