

船舶事故調査報告書

平成24年5月17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

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成23年7月9日 13時20分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港 ^{とくやまくだまつ} 出光興産株式会社徳山工場東棧橋4号バース 徳山下松港徳山築港防波堤灯台から真方位135° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 01.8′ 東経131° 49.1′）
事故調査の経過	平成23年10月6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	ケミカルタンカー ^{りゅうせい} 隆政丸、493トン 134054、隆政汽船有限会社 65.52m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年4月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年12月14日 免状交付年月日 平成22年10月27日 免状有効期間満了日 平成27年12月13日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板に擦過傷 棧橋 タラップ曲損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、空船で徳山下松港の出光興産株式会社徳山工場東棧橋4号バース（以下「本件棧橋」という。）に出船右舷着けで着棧するため、平成23年7月9日13時13分ごろ、時折、やや強い南東風が吹く状況下、本件棧橋の南方沖約100mに左舷錨を投下して着棧作業に入った。 本船は、前進して左回頭し、本件棧橋の南方沖約40mで本件棧橋に並行な態勢としたのち、船首尾から係留索各2本を本件棧橋にとって徐々に巻きながら錨鎖を繰り出すとともに、主機を使って本件棧橋に接近していたが、本件棧橋に約20mまで接近した頃、錨鎖の繰り出しを止めて主機を中立にしたところ、突風を受けて船尾が北西方に圧流され、13時20分ごろ右舷船尾部が本件棧橋のタラップに衝突した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 2.8m/s、視界 良好 下松地域気象観測所（本事故発生場所の東南東方約2.8M）の観測値 7月9日 13時00分 平均 南東風3.1m/s、最大 南東風11.3m/s 13時10分 平均 南東風2.7m/s、最大 東南東風7.3m/s

	<p>13時20分 平均 南東風2.8m/s、最大 東南東風9.5m/s 海象：波高 約0.4m、潮汐 上げ潮の末期 山口県周南市に強風注意報が発表中であった。</p>								
その他の事項	本船は、スラスターを備えていなかった。								
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>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>本船は、徳山下松港の本件棧橋に錨を使用して着棧作業中、南東風により船尾が圧流されたことから、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</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	あり	判明した事項の解析	本船は、徳山下松港の本件棧橋に錨を使用して着棧作業中、南東風により船尾が圧流されたことから、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。
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	あり								
判明した事項の解析	本船は、徳山下松港の本件棧橋に錨を使用して着棧作業中、南東風により船尾が圧流されたことから、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。								
原因	本事故は、本船が、徳山下松港の本件棧橋に錨を使用して着棧作業中、南東風により船尾が圧流されたため、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したことにより発生したものと考えられる。								
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 船舶を風下側の棧橋に着ける場合、風や潮流によって急激に棧橋に圧流されることのないよう、常に棧橋との距離を把握し、錨と主機を適切に使用して慎重な操船に努めること。 ・ 着棧に備えて防舷材を準備しておくこと。 								