

船舶事故等調査報告書

平成26年4月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第214号
事故等種類	衝突（ドルフィン）
発生日時	平成25年11月13日 08時40分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港 山口県周南市所在の徳山下松港東ソーセメント1号棧橋灯台から真方位220°1,190m付近 （概位 北緯34°02.9′ 東経131°45.3′）
事故等調査の経過	平成25年12月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	液化ガスばら積船 オリエンタルエース、2,251トン 136114、東ソー物流株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板に擦過傷 ドルフィン 漏油防止枠のコンクリートが破損
事故等の経過	本船は、船長ほか9人が乗り組み、東ソー株式会社南陽事業所第2号棧橋（以下「本件棧橋」という。）に出船右舷着けするため、船首に3人を、船尾に4人をそれぞれ配置し、船橋では、船長が操舵及びバウスラスタのリモコン装置を携帯して操船に、機関長が機関操作にそれぞれ当たり、着棧作業を行った。 船長は、本件棧橋の中央に向けて航行し、左錨の投下を行い、フォワードスプリング、ヘッドラインを綱取りボートに送り、バウスラスタを左転とし、ウイングに出て左舵として微速力前進にかけて本件棧橋に約2m隔ててほぼ平行に停止させたところ、船尾がドルフィンに接近したので、主機を微速力前進にかけたが、平成25年11月13日08時40分ごろ右舷船尾部が本件棧橋のドルフィンに衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西流
その他の事項	船長は、本船の船尾がドルフィンに接近したことを認めて機関を使用したとき、いつものように舵を右に取っているものと思い、左舵70°となっていることに気付いていなかった。 船長は、ふだん、ウイングでリモコン操作をする場合、船橋の外壁に設置された舵角指示器及び主機回転計を指差呼称して確認していたが、本事故当時は確認することを忘れていた。

	<p>船長は、本件棧橋に約30回の着棧経験があり、船尾がドルフィンに接近した場合、右舵一杯として機関を使用して船尾をドルフィンから離していた。</p> <p>本件棧橋は、船首側のドルフィンのフェンダーの方が、船尾側のフェンダーより大きかったため、本船を本件棧橋に平行に係船することはできなかった。</p>
<p><b>分析</b></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</p> <p>なし</p> <p>不明</p> <p>本船は、徳山下松港の本件棧橋に着棧作業中、船尾がドルフィンに接近した際、船長が、いつものように舵を右に取っているものと思込み、左舵を取った状態で機関を前進にしたことから、右舷船尾部が本件棧橋のドルフィンに衝突したものと考えられる。</p> <p>船尾がドルフィンに接近した理由を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長が、機関を使用する際、舵角指示器の確認を行っていれば、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>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、徳山下松港の本件棧橋に着棧作業中、船尾がドルフィンに接近した際、船長が、いつものように舵を右に取っているものと思込み、左舵を取った状態で機関を前進にしたため、右舷船尾部が本件棧橋のドルフィンに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・操船者は、舵角指示器を確認した上で機関を使用すること。</li> </ul>