

船舶事故調査報告書

平成31年2月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年10月1日 11時05分ごろ
発生場所	高知県須崎市須崎港 山崎鼻灯台から真方位018° 1,390m付近 (概位 北緯33° 23.7′ 東経133° 17.7′)
事故の概要	貨物船日鋼丸は、離岸作業中、また、押船須寿川丸は、はしけ須寿川丸と押船列を構成して岸壁に係留中、日鋼丸が押船須寿川丸に衝突した。
事故調査の経過	平成30年10月5日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 日鋼丸、499トン 136731、明和海運株式会社（船舶所有者）、エスオーシー物流株式会社（運航者） B 押船 須寿川丸、94トン 132917、川崎近海汽船株式会社（船舶所有者）、川近シップマネジメント株式会社（運航者） C はしけ 須寿川丸、2,249トン なし、川崎近海汽船株式会社（船舶所有者）、川近シップマネジメント株式会社（運航者）
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（航海） B 船長B、四級海技士（航海）
負傷者	なし
損傷	A 球状船首に凹損 B 右舷船尾部外板に凹損 C なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 7～8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、高炉粉約600tを積載し、対岸のバースに移動する目的で、右舷着けしていた公共岸壁からの離岸作業を開始した。 A船は、船長Aが、前部スプリングライン（以下「本件係留索」という。）のみを残した状態で右舵一杯とし、機関を前進として船尾部を岸壁から離れた後、機関を後進としてバイトにとっていた本件係留索を船首部のボラードから外して船側へ巻き取っていたところ、本件係留索のアイが岸壁側面のアンカーボルトに引っ掛かった。 A船は、船長Aが、機関及びバウスラストを使用して本件係留索を

	<p>岸壁のアンカーボルトから外したところ、北風を受けて船首方に圧流され、船首方に着岸していたB船に接近していることに気づき、機関を後進としたものの、B船の船尾部に衝突した。</p> <p>B船は、船長Aほか3人が乗り組み、船首部を石灰石約2,500tを積載したC船の船尾凹部に^{かんごう}嵌合して押船列を構成し、台風避難の目的で、A船の船首方に右舷着けで係留中、船尾部にA船の船首部が衝突した。</p>
分析	<p>A船は、須崎港公共岸壁からの離岸作業中、同岸壁のアンカーボルトに引っ掛かった本件係留索を外した際、風を受けて圧流されたことから、船首方に係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、須崎港公共岸壁からの離岸作業中、同岸壁のアンカーボルトに引っ掛かった本件係留索を外した際、風を受けて圧流されたため、船首方に係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 離岸操船時は、風波や潮流を考慮し、係留中の他船への接近状況に注意を払うこと。