

船舶事故調査報告書

令和2年9月16日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	令和2年1月27日 08時40分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市指宿港 指宿港東防波堤灯台から真方位239°520m付近 （概位 北緯31°14.2′ 東経130°39.2′）
事故の概要	押船兼作業船さくらじまは、起重機船第一南生丸と押船列を構成して錨泊中、走錨し、消波ブロック等に衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月9日、主管調査官（門司事務所）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 押船兼作業船 さくらじま、19トン 291-36693鹿児島、南生建設株式会社 B 起重機船 第一南生丸、729トン なし、南生建設株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船首部外板に凹損及び擦過傷 消波ブロック及び洗掘防止用マット 破損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東北東、風力 6、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の末期 発達した低気圧が指宿港南東方約150海里を北東進しており、指宿川辺地方沿岸部には、令和2年1月25日05時05分から強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、船首をB船の船尾凹部に嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を形成し、指宿港防波堤（南）の南方にある離岸堤（以下「本件離岸堤」という。）の東方約120m（以下「本件錨地」という。）に錨泊中、右舷方からの風が強くなったので圧流されないようにバウスラストを右舷方向（東側）へ全力運転とした。 A船押船列は、同時にB船のスパッドを降下させたものの、船長Aが、そのままの状態を維持できないと思い、途中で乗船した運航管理者にタグボートの支援を要請したが、その手配中に次第に本件離岸堤の方に圧流されて走錨し、B船左舷船首部が、本件離岸堤の東側に数列設置してある消波ブロックの東端に衝突した。 運航管理者及び船長Aは、前日の気象情報から港内では約10m/s

	<p>以上の風が吹くことがないと予想したので、工事現場に近い本件錨地に、B船の船首錨の錨鎖1節及び船尾錨のワイヤ約150mを伸出させて、A船押船列を錨泊させた。</p> <p>A船押船列は、東方に旅客船の通航路があるので離岸堤から十分に離れていない場所に錨泊した。</p> <p>A船押船列は、ふだん強風が予想されるときは、鹿児島県鹿児島市鹿児島港谷山二区に移動して避泊するようにしていた。</p>
分析	<p>A船押船列は、強風注意報が発表され、風力6の東北東の風が吹く状況下、運航管理者及び船長Aが、約10m/s以上の風が吹くことがないと予想して本件錨地に錨泊したことから、本件離岸堤に接近しないようにA船のバウスラストを全力運転とともにB船のスパッドを降下させたものの、圧流されて走錨し、本件離岸堤に隣接して設置されていた消波ブロックにB船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船押船列が、強風注意報が発表され、風力6の東北東の風が吹く状況下、運航管理者及び船長Aが、約10m/s以上の風が吹くことがないと予想して本件錨地に錨泊したため、圧流されて走錨し、本件離岸堤に隣接して設置されていた消波ブロックにB船が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"> ・ 障害物付近に錨泊を行う場合は、強風注意報等の発表及び低気圧の予想進路などを考慮した上で、予想される風向及び風速について、想定される方向と最大の状況を踏まえ、錨地の変更及び避難の時機などを決定すること。