

船舶事故調査報告書

令和5年6月7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	令和4年8月20日 10時59分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市鹿児島港本港区 鹿児島港本港南防波堤北灯台から真方位337° 360m付近 (概位 北緯31° 35.6′ 東経130° 34.4′)
事故の概要	引船第二和丸は、起重機船第5正和号をえい航して北進中、係留中の作業船光涼に衝突した。
事故調査の経過	令和4年11月21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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 第二和丸、19トン 291-30437鹿児島、株式会社カーネギー産業 B 起重機船 第5正和号、総トン数なし（全長36m） なし、株式会社カーネギー産業 C 作業船 光涼、10.93トン KG2-4705（漁船登録番号）、個人所有 第295-36684号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B なし C 左舷及び右舷外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約4.5m/s（最大瞬間風速約7.9m/s）、視界 良好 海象：波高 約0.3m 鹿児島市には、令和4年8月20日07時13分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員等7人を乗せたB船を約45mのえい航索で繋いで全長約90mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、鹿児島港新港区を出港して「鹿児島港本港区の南北に延びる東防波堤A」（以下「本件防波堤」という。）に向けて低速力で北進した。 船長Aは、右舷前方の本件防波堤南端付近に係留中のC船を認めた後、同じ針路及び速力でC船の西方を通過できると思い、えい航を続けた。 船長Aは、A船引船列がC船の西方至近を通過した後、A船の主機

	<p>を中立運転としてB船の行きあしを止めてえい航索を解き、本件防波堤の中央部付近にB船を着岸させた。</p> <p>船長Aは、B船の作業員からB船がC船に接触した旨の報告を受け、B船がC船に衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船が西風の影響で圧流され、C船に近づいたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故当時、西風であることは知っていたので、圧流を考慮し、C船から十分に離す針路とすれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、本件防波堤南端付近に作業員3人を降ろし、船首を北方に向けて右舷着けで係留した。</p> <p>船長Cは、A船がC船の西方約5mを通過した後、B船がC船に接近していることを認めて衝突の危険を感じ、本件防波堤に避難したところ、B船がC船に衝突したのを認めた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船引船列は、最大瞬間風速約7.9m/sの西風を受ける状況下、本件防波堤中央部に着岸する目的で北進中、船長Aが、右舷前方の本件防波堤南端付近に係留中のC船を認めたとき、原針路でC船の西方を通過できると判断し、同じ針路及び速力でえい航を続けたことから、左舷方からの西風の影響でB船が東方に圧流され、B船がC船に衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、右舷着けで係留中、B船がC船に衝突したものと推定される。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船引船列が、最大瞬間風速約7.9m/sの西風を受ける状況下、本件防波堤中央部に着岸する目的で北進中、船長Aが、右舷前方の本件防波堤南端付近に係留中のC船を認めたとき、原針路でC船の西方を通過できると判断し、同じ針路及び速力でえい航を続けたため、左舷方からの西風の影響でB船が東方に圧流され、B船がC船に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・引船の船長は、起重機船等をえい航する際、風の影響及びえい航状態を考慮し、他の船舶と安全な距離を隔ててえい航すること。</li> </ul>