

## 船舶事故調査報告書

令和8年3月11日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）  
委員 上野 道 雄  
委員 高橋 明 子

|  |   |
|--|---|
| <b>事故種類</b>  | 乗組員死亡   |
| <b>発生日時</b>  | 令和6年8月28日 20時30分頃<br>(医師による船長死亡推定時刻：20時30分頃)  |
| <b>発生場所</b>  | 鹿児島県鹿児島市鹿児島港谷山2区F岸壁<br>鹿児島港谷山2区南防波堤灯台から真方位251° 1.4海里<br>(M) 付近<br>(概位 北緯31° 28.3′ 東経130° 31.2′)   |
| <b>事故の概要</b>   | 押船第八神佑丸がバージ鶴と押船列を構成し、押船列が岸壁に係留して台風避泊中、第八神佑丸が横転し、落水した第八神佑丸の船長が鶴と岸壁との間に挟まれて死亡した。  |
| <b>事故調査の経過</b>   | 令和6年9月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。  |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 押船 第八神佑丸、101.0トン<br>132163、清福海運有限公司（A社）<br>22.16m (Lr) × 7.50m × 2.89m、鋼<br>ディーゼル機関2基、735kW（合計）、平成3年11月<br>B バージ 鶴<br>なし、A社<br>70.05m × 18.50m × 4.30m、鋼<br>機関なし、不詳       |
| <b>乗組員等に関する情報</b>  | 船長 64歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和55年7月9日<br>免状交付年月日 令和5年1月20日<br>免状有効期間満了日 令和10年1月19日<br>機関長 60歳<br>五級海技士（機関）<br>免許年月日 昭和61年5月28日<br>免状交付年月日 令和2年8月18日<br>免状有効期間満了日 令和7年8月19日 |

| 死傷者等        | 死亡 1人（船長）  |              |      |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
|-------------|--|--------------|------|-------------|------|--|----|-------------|----|-------------|-------|-----|------|-----|------|-------|-----|------|-----|------|-------|-----|------|---|------|-------|-----|------|---|------|-------|-----|------|-----|------|-------|---|-----|-----|------|-------|---|------|---|------|-------------|-------------|--------------|----|-------|------|-----|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|-----|------|-------|------|-----|------|-------|------|-----|------|-------|------|-----|------|-------|------|------|------|
| 損傷          | A 沈没により濡損（全損）<br>B なし  |              |      |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 気象・海象       | <p>気象：天気 雨、視程 約2 km</p> <p>(1) 風向風速観測値</p> <p>本事故発生場所から北北東約5 Mに位置する鹿児島地方気象台における観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻<br/>(時：分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速<br/>(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速<br/>(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17:00</td> <td>東北東</td> <td>12.6</td> <td>東北東</td> <td>25.2</td> </tr> <tr> <td>18:00</td> <td>東北東</td> <td>13.2</td> <td>東北東</td> <td>25.9</td> </tr> <tr> <td>19:00</td> <td>東北東</td> <td>14.6</td> <td>東</td> <td>25.9</td> </tr> <tr> <td>20:00</td> <td>東北東</td> <td>15.7</td> <td>東</td> <td>31.5</td> </tr> <tr> <td>21:00</td> <td>東北東</td> <td>12.4</td> <td>東北東</td> <td>22.9</td> </tr> <tr> <td>22:00</td> <td>東</td> <td>9.4</td> <td>東南東</td> <td>19.9</td> </tr> <tr> <td>23:00</td> <td>東</td> <td>10.5</td> <td>東</td> <td>20.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 波浪観測値</p> <p>本事故発生場所から北北東約3 Mに位置する全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）の観測地点（鹿児島：北緯31°31'06" 東経130°33'08"）における観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻<br/>(時：分)</th> <th>有義波高<br/>(m)</th> <th>有義波周期<br/>(秒)</th> <th>波向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17:00</td> <td>1.57</td> <td>4.8</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>18:00</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>19:00</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>20:00</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>20:20</td> <td>1.83</td> <td>4.7</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>20:40</td> <td>1.54</td> <td>4.7</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>21:00</td> <td>1.62</td> <td>4.6</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>22:00</td> <td>1.67</td> <td>5.1</td> <td>(欠測)</td> </tr> <tr> <td>23:00</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> <td>(欠測)</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) 特別警報等</p> <p>鹿児島市には、台風10号の影響によって、8月28日13時00分に暴風特別警報及び波浪特別警報が発表され、本事故時も継続中であった。</p> | 時刻<br>(時：分)  | 平均   |             | 最大瞬間 |  | 風向 | 風速<br>(m/s) | 風向 | 風速<br>(m/s) | 17:00 | 東北東 | 12.6 | 東北東 | 25.2 | 18:00 | 東北東 | 13.2 | 東北東 | 25.9 | 19:00 | 東北東 | 14.6 | 東 | 25.9 | 20:00 | 東北東 | 15.7 | 東 | 31.5 | 21:00 | 東北東 | 12.4 | 東北東 | 22.9 | 22:00 | 東 | 9.4 | 東南東 | 19.9 | 23:00 | 東 | 10.5 | 東 | 20.2 | 時刻<br>(時：分) | 有義波高<br>(m) | 有義波周期<br>(秒) | 波向 | 17:00 | 1.57 | 4.8 | (欠測) | 18:00 | (欠測) | (欠測) | (欠測) | 19:00 | (欠測) | (欠測) | (欠測) | 20:00 | (欠測) | (欠測) | (欠測) | 20:20 | 1.83 | 4.7 | (欠測) | 20:40 | 1.54 | 4.7 | (欠測) | 21:00 | 1.62 | 4.6 | (欠測) | 22:00 | 1.67 | 5.1 | (欠測) | 23:00 | (欠測) | (欠測) | (欠測) |
| 時刻<br>(時：分) | 平均   |              | 最大瞬間 |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
|             | 風向   | 風速<br>(m/s)  | 風向   | 風速<br>(m/s) |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 17:00       | 東北東  | 12.6         | 東北東  | 25.2        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 18:00       | 東北東  | 13.2         | 東北東  | 25.9        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 19:00       | 東北東  | 14.6         | 東    | 25.9        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 20:00       | 東北東  | 15.7         | 東    | 31.5        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 21:00       | 東北東  | 12.4         | 東北東  | 22.9        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 22:00       | 東  | 9.4          | 東南東  | 19.9        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 23:00       | 東  | 10.5         | 東    | 20.2        |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 時刻<br>(時：分) | 有義波高<br>(m)  | 有義波周期<br>(秒) | 波向   |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 17:00       | 1.57   | 4.8          | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 18:00       | (欠測)   | (欠測)         | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 19:00       | (欠測)   | (欠測)         | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 20:00       | (欠測)   | (欠測)         | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 20:20       | 1.83   | 4.7          | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 20:40       | 1.54   | 4.7          | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 21:00       | 1.62   | 4.6          | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 22:00       | 1.67   | 5.1          | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |
| 23:00       | (欠測)   | (欠測)         | (欠測) |             |      |  |    |             |    |             |       |     |      |     |      |       |     |      |     |      |       |     |      |   |      |       |     |      |   |      |       |     |      |     |      |       |   |     |     |      |       |   |      |   |      |             |             |              |    |       |      |     |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |      |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |     |      |       |      |      |      |

(4) 台風10号の経路

台風10号は、本事故の3日前には、小笠原諸島周辺から四国南方沖まで北西進した後、進路を北に変え四国を通過する予報であったが、次第に西寄りを通る予報に変わり、本事故の前日には、鹿児島県奄美大島付近で進路を北に変え、鹿児島県の西岸を北進した。(図1～図3参照)



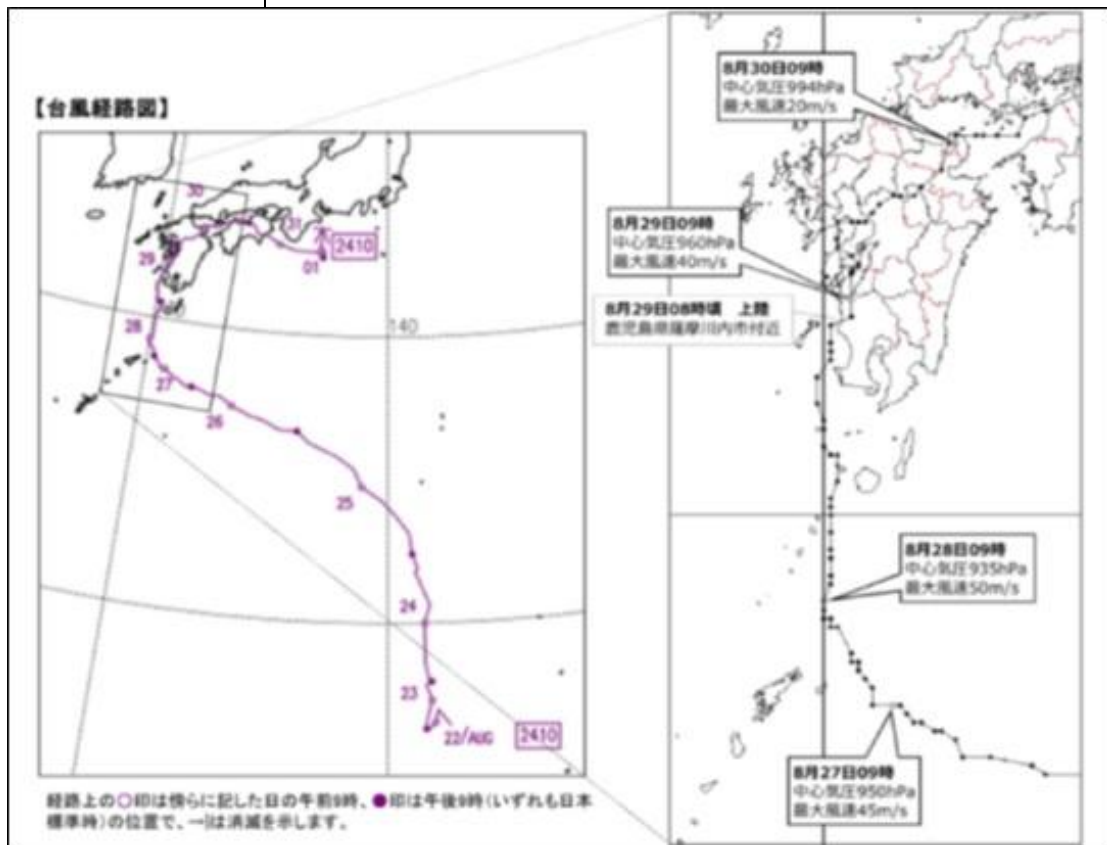
(大阪管区気象台資料)



(宮崎地方気象台資料)

図1 8月25日09時の台風進路予報

図2 8月27日09時の台風進路予報



(災害時気象資料 鹿児島地方気象台)

図3 台風10号経路図

事故の経過

A船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、B船の船尾凹部に船首を連結して押船列を構成し、鹿児島県西之表市馬毛島への工事車両の運搬に従事していた。

船長は、8月25日10時00分頃、台風10号が通過するまで避泊する目的で、鹿児島港谷山2区F岸壁（以下「本件岸壁」という。）に押船列を右舷付けで着岸させた。

船長は、27日10時00分頃、台風の進路予報が鹿児島県の西方に変わっていたので、B船の船首及び船尾から係留索を3本追加して、台風10号の接近に備えた。（図4参照）

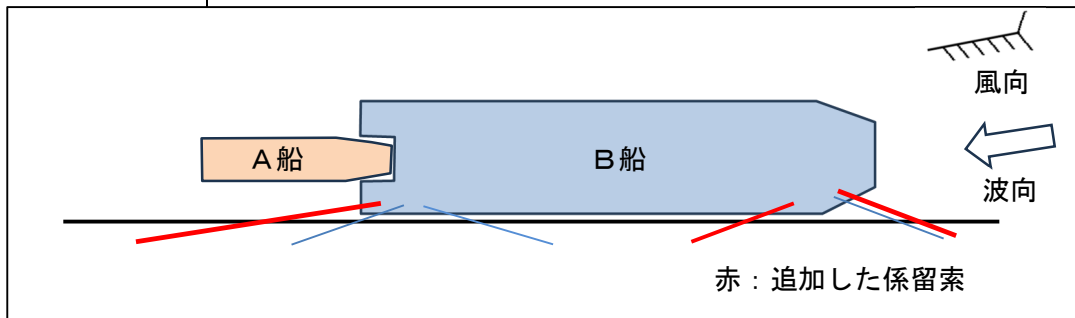


図4 係留状況

船長は、28日19時00分頃、台風10号の接近によって風が強くなり港内の波も高くなってきたので、主機を起動し、機関長をB船の船尾部付近に、他の乗組員2人をB船の船首部付近にそれぞれ配置し、係留索等の監視に当たさせた。

船長は、B船が船首方からの高い波を受け、係留索が張ったり緩んだりする状況を、機関長及び乗組員にトランシーバーで報告させながら、時々、A船の主機操縦ハンドルを前進に操作し、係留索が切れないようにしていた。

押船列は、風波の強まりに伴い、船首方からの波に加え、左舷船尾方向や船尾方向からも高い波を受け始め、A船の甲板を洗う波が打ち込み始めた。

A船は、20時25分頃、左右に大きく横揺れした際、B船と連結するために船首部に装備された押航船団自動連結装置（以下「本件装置」という。）が外れ、右舷側へ横転し、A船のマストが本件岸壁に引っ掛かり、B船の右舷船尾部と本件岸壁との間が約5m開いた状態となった。（図5参照）

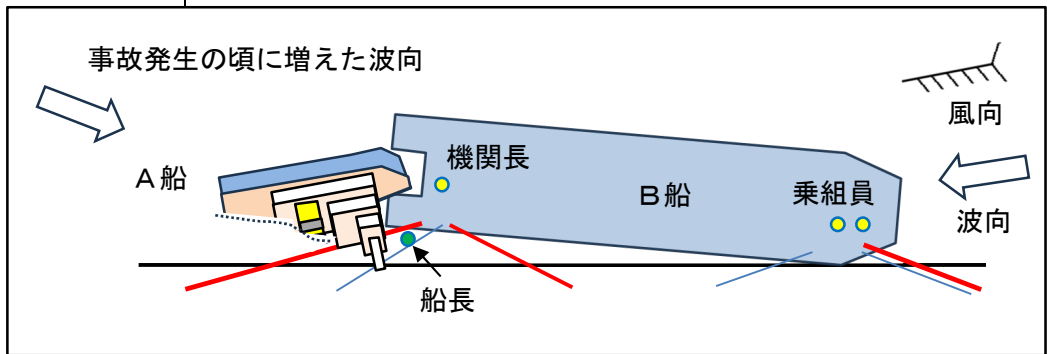


図5 A船が横転した状況の概略図

B船の船尾部付近でA船が横転するのを目撃した機関長は、船長を捜索したところ、B船の右舷船尾部と本件岸壁との間から船長の声を聞き、船長が落水してB船の右舷船尾部から吊っていた小型防舷物のロープにつかまっていることを確認した。

機関長は、B船の船首部にいた他の乗組員2人を呼び寄せ、船長を救助するためのロープやはしごを準備していたところ、A船が沈没し始め、20時30分頃、B船の右舷船尾部が本件岸壁に接触する状況となり、船長の行方が分からなくなった。

乗組員は、本事故の発生を119番通報した。

消防から連絡を受けた海上保安庁は、船長の捜索に当たったが、悪天候のため、24時頃捜索を中断し、29日10時45分頃から捜索を再開した。

船長は、29日13時29分頃、本事故発生場所付近の海中で海上保安庁の潜水士によって発見され、鹿児島大学に搬送された後、医師によって、全身挟圧による多臓器損傷及び多骨格損傷による死亡、死亡時刻が28日20時30分頃（推定）と検案された。

A船は、後日、A社が手配したクレーン船による陸揚げ後、解撤された。（写真1参照）



写真1 A船引揚げ時の状況（機関長提供）

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

(1) 船長に関する情報

機関長によれば、船長とは約40年間押船と一緒に勤務しており、台風等の荒天の際に避泊をした経験もあった。

A社が令和3年12月に押船列を中古で購入して以降、荒天避泊の際、船長は、連結したままの押船列を本事故時と同様に岸壁に係留させ、荒天状況に応じてA船の主機操縦ハンドルを操作していた。

(2) 本件装置に関する情報

① 構造等

本件装置は、バージの船尾凹部に入った押船の船首部から、両舷に向けて連結軸を油圧で張り出し、連結軸の先端に取り付けられた圧着シューを、バージの船尾凹部内壁に設けられた連結溝（上下の向きに掘られた溝）に一定の圧力で押し付けることによって両船を連結するものである。（写真2参照）

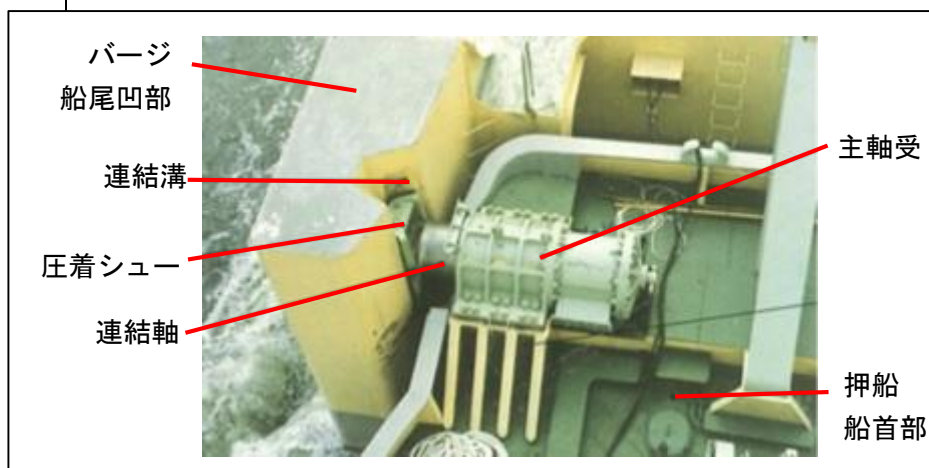


写真2 本件装置と同種（小型）装置の左舷側

押し付けられた連結軸の位置は動かないが、押船とバージの縦揺れに伴い、連結軸は同軸回りに回転するように設計されている。

本件装置は、横揺れ等の影響で押しつける圧力が減少した場合、規定の圧力を維持するよう自動的に電動油圧モーターを制御し、加圧するようになっている。

② 運用制限

本件装置の製造会社から提供された資料によれば、本件装置は、航行中、船首方向から波高6mの波、斜め方向から波高3～3.5mの波に耐えられるように製造されている。

③ 本件装置の製造会社による見解

a 本件装置が外れる可能性

本事故時、係留索は、通常時よりも増強しているものの、全てB船から岸壁上に取っており、A船は岸壁に係留された

|  |  |
|--|--|
|  | <p>B船の船尾部に連結していた。</p> <p>この状態で、押船列に対して横方向から高い波を受けると、A船とB船の横揺れが同期したものにならず、垂直方向の連結溝に嵌められている圧着シューが外れる可能性がある。</p> <p>b 本件装置の点検整備</p> <p>本件装置の整備間隔に関するマニュアル等は作成されていないが、5年程度で部品交換が必要と考えられる。</p> <p>(3) 本件装置の整備及び作動状況に関する情報</p> <p>A社は、押船列を中古で購入した約1年後の令和4年12月に本件装置の部品交換を含む整備を実施していた。</p> <p>機関長によれば、本件装置の作動状況は良好であり、本事故発生の直前まで作動不良はなかった。</p> <p>(4) A船の固定に関する情報</p> <p>機関長によれば、A船の発電機を停止して押船列を長期間係留すると、本件装置の油圧が抜け連結が外れてしまうことがあるので、B船の船尾部とA船との間をロープ（以下「補助索」という。）で固定することがあるが、本事故の際には発電機を使用していたので、補助索は取っていなかった。（図6参照）</p> <div data-bbox="662 1088 1305 1335" data-label="Diagram"> </div> <p>図6 補助索の一例</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>船長は、全身挟圧による多臓器損傷及び多骨格損傷によって死亡した。</p> <p>船長は、次のことから、B船と本件岸壁との間に挟まれて死亡したものと考えられる。</p> <p>(1) 船長は、A船が横転した際に落水し、B船と本件岸壁との間の海面で乗組員による救助を待っていたが、A船が沈没する際、B船が本件岸壁に接触する状況となり、その後行方が分からなくなったこと。</p> <p>(2) 医師によって、全身挟圧による多臓器損傷及び多骨格損傷による死亡と検案されたこと。</p>  |

|              |   |
|--------------|---|
|              | <p>A船は、台風10号の影響によって荒天が続く状況下、横方向からの高い波を受けて左右に大きく横揺れしたことから、本件装置が外れて横転したものと考えられる。</p> <p>本件装置は、B船のみ岸壁から係留索が取られており、A船が、B船の船尾部から補助索を取って固定せずに、B船の船尾部に船首部を連結した状態で、本件岸壁に係留していたことから、押船列が横方向からの高い波を受けた際、A船とB船の横揺れが同期せず、連結溝に嵌められている圧着シューが外れたものと考えられる。</p> <p>船長は、台風10号の当初の進路予報（鹿児島港の東方約120Mを通過する予報）に基づき、鹿児島港で避泊をすることとしたものの、台風の進路が徐々に西寄りに変わり、鹿児島港の西側至近（約20M）を通過したことから、押船列は、当初想定していた以上の高い風波を受けたものと考えられる。</p> |
| <b>原因</b>    | <p>本事故は、台風10号が接近する状況下、A船が、B船から補助索を取って固定せずに、B船と連結した状態のまま本件岸壁に係留していたため、波による横揺れによって押船列の連結が外れて横転し、A船内にいた船長が落水してB船と本件岸壁との間に挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>  |
| <b>再発防止策</b> | <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>・ 押船の船長は、荒天避泊の際に予想を超える高い風波を受ける可能性がある場合には、連結時に使用する連結装置に働く荷重の大きさも考慮し、押船とバージとの間に補助索を取るなど、より安全な対策を講じること。</li> </ul>  |

付図1 事故発生場所概略図

