



## 船舶事故調査報告書

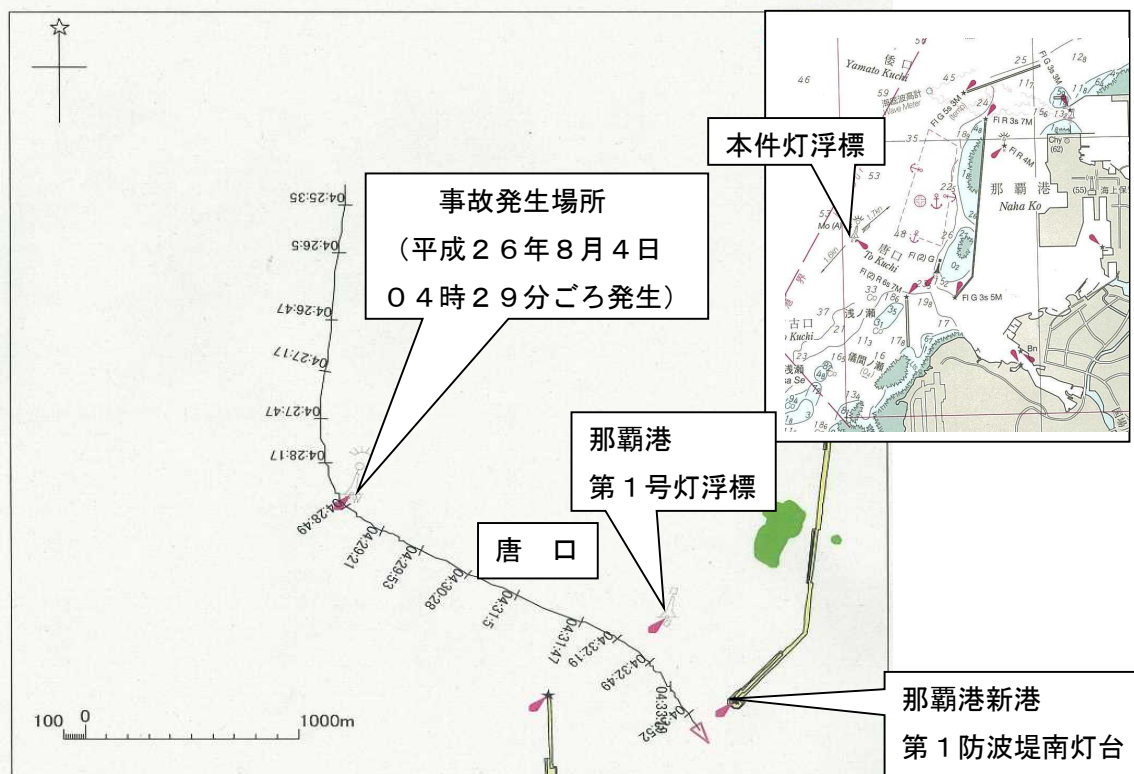
平成27年5月14日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成26年8月4日 04時29分ごろ
発生場所	沖縄県那覇港（那覇港中央灯浮標） （概位 北緯26°14.07′ 東経127°38.03′）
事故調査の経過	平成26年9月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ロールオン・ロールオフ貨物船 しゅれい、6,562トン 133763、琉球海運株式会社 149.57m×23.00m×15.45m、鋼 ディーゼル機関、16,990kW、平成11年10月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年3月28日 免状交付年月日 平成25年11月13日 免状有効期間満了日 平成31年6月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首ランプウェイ付近から後部にかけての船側外板に擦過傷 灯浮標 浮体に擦過傷、やぐらが脱落
事故の経過	本船は、船長ほか12人が乗り組み、車両48台及び貨物3,526tを積載し、那覇港への入港に備え、船長が操船指揮に、機関長が主機遠隔操縦盤の操作に、三等航海士が見張りに、操舵手が手動操舵にそれぞれつき、レーダー2基を作動させ、那覇港唐口に向けて対地速力約21ノット（kn）で南進した。 本船は、那覇港中央灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の手前3海里付近に達した頃から徐々に減速を始め、船長が、双眼鏡を用いて左舷船首方に本件灯浮標の灯火（灯質 モールス符号白光、毎8秒にA（・―））を確認した後、那覇港新港第1防波堤南灯台の灯火及び那覇港第1号灯浮標の灯火を左舷方に確認した。 船長は、本件灯浮標の東方を約500m離して通過する予定で、左舵5°を指示して左回頭を始めたが、ふだんと比べて本件灯浮標に接

	<p>近していると思い、改めて左舵15°を指示して周囲の状況の確認に当たった。</p> <p>船長は、ブイが近いとの声が聞こえ、本件灯浮標を確認したところ、右舷船首方100m付近に見えたものの、左舵一杯を取れば、船尾が右舷方に押し出されて本件灯浮標に接近すると思い、また、左舵15°で本件灯浮標の東方を通過できると思い、本船が左回頭中の平成26年8月4日04時29分ごろ、右舷船首部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>(写真1、写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">写真1 本船          写真2 やぐらが脱落した本件灯浮標 (付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、南進して那覇港唐口から入航するときは、港湾の入口を示す本件灯浮標を右舷方に見て通過していた。</p> <p>船長は、本件灯浮標とのレーダーによる距離測定の報告を受けなかった。</p> <p>船長は、ふだん、船橋の中央に位置して操船するようにしていた。</p> <p>一等航海士及び二等航海士は、入港に備えて船橋内で待機中であった。</p> <p>船長は、平成26年4月に船員派遣会社から派遣され、本船に乗っていた。</p> <p>船長は、那覇港への入港経験が豊富であった。</p> <p>船長は、本事故後、本件灯浮標までの距離の目測を誤ったと思った。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、那覇港唐口に向けて南進中、船長が本件灯浮標の東方を通過しようとしたものの、本件灯浮標までの距離の目測を誤ったことから、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>レーダーにより、本件灯浮標との距離を確認していれば、本事故の発生を防止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、夜間、本船が、那覇港唐口に向けて南進中、船長が本件</p>

	灯浮標の東方を通過しようとしたものの、本件灯浮標までの距離の目測を誤ったため、本件灯浮標に衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 夜間航行する場合、目視だけに頼るのではなく、レーダーを使用して距離の確認を行うこと。</li><li>・ 入港するときは、中央灯浮標を左舷側に見て通過することが望ましい。</li></ul>

### 付図1 航行経路図



付表1 AIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位 (北緯、東経) (° -' -")		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:20:46	26-16-25.2	127-38-09.0	185	184	20.8
04:21:59	26-16-01.2	127-38-06.6	185	184	20.1
04:25:23	26-14-58.8	127-38-00.0	185	185	17.5
04:26:23	26-14-40.8	127-37-58.2	185	185	17.4
04:27:23	26-14-24.0	127-37-56.4	185	185	17.3
04:27:59	26-14-13.8	127-37-55.8	175	181	16.7
04:28:19	26-14-09.0	127-37-57.0	166	175	16.1
04:28:31	26-14-06.0	127-37-57.6	159	169	15.8
04:28:39	26-14-04.2	127-37-58.8	153	165	15.4
04:28:45	26-14-02.4	127-37-59.4	145	161	15.0
04:28:49	26-14-01.8	127-38-00.0	142	158	14.7
04:29:01	26-14-00.0	127-38-01.8	129	147	13.7
04:29:10	26-13-58.8	127-38-04.2	122	139	13.0
04:29:21	26-13-57.6	127-38-06.0	118	132	12.7

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。