

船舶事故調査報告書

平成29年9月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年5月19日 17時50分ごろ
発生場所	沖縄県那覇市那覇空港西方沖 那覇港那覇防波堤北灯台から真方位203° 1.1海里付近 (概位 北緯26° 12.5′ 東経127° 38.1′)
事故の概要	押船第十栄進丸は、バージB.G.201を推航中、浅礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年5月23日、主管調査官（那覇事務所）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 第十栄進丸、340.2トン 124050、株式会社OSW、日本海洋資源開発株式会社 (船舶借入人) B バージ B.G.201、約4,404トン なし、株式会社OSW
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船底外板に擦過傷、左舷コルトノズル式推進器の舵頭材に曲損、推進器翼に曲損 B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約0.7m（那覇）
事故の経過	A船は、船首部をB船の船尾部に嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、那覇空港滑走路増設事業の工事区域において揚土作業を終えた後、船首を工事区域北側の出入口（以下「区域出入口」という。）に向けるために、補助船の支援を受けて左回頭していた。 船長Aは、‘区域出入口付近の東側の境界を示すブイの1つ’（以下「本件ブイ」という。）が、潮流の影響により工事区域内に約20～30m入り込んだ位置にあったので、本件ブイを避けようと思ひ、ふだんの出域時よりも区域出入口の西側に船首が向く態勢まで回頭させた。 A船押船列は、補助船が離れた後、区域出入口に向けて約1～2ノットの対地速力で北進し、本件ブイを右方に見る態勢で通過して、右転したところ、A船が工事区域西側の浅礁に乗り揚げた。 喫水は、A船が船首約2.9m、船尾約4.4mで、B船が船首約1.5m、船尾約1.8mであった。

	<p>海図W243（那覇港）によれば、工事区域の東側及び西側に干出浜（さんご礁）が広がり、区域出入口付近に西側から2m等深線が突出している。</p> <p>船長Aは、工事区域の西側に浅礁が存在するとの認識はあり、本事故当時、工事区域の西側に少し寄って航行していたが、何とか通過できると思っていた。</p> <p>本事故発生場所付近には、本事故当時、浅礁を示す標識等がなかった。</p>
分析	<p>A船押船列は、船長Aが、工事区域内に入り込んだ本件ブイを避けようと、浅礁の存在する工事区域の西側に寄って航行した際、浅礁の端を示す標識等がなかったことから、区域出入口付近の突出した浅礁に向けて航行し、A船が浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、船長Aが、工事区域内に入り込んだ本件ブイを避けようと、浅礁の存在する工事区域の西側に寄って航行した際、浅礁の端を示す標識等がなかったため、区域出入口付近の突出した浅礁に向けて航行し、A船が浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<p>工事管理者は、本事故発生場所に浅礁を明示する旗を設置するとともに、本件ブイが工事区域内に入り込まないように係留索を調整した。</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"> ・狭い工事区域を航行する際は、できる限り同区域の中央を航行すること。 ・事前に水路調査を行い、浅礁の位置等を把握しておくこと。