

船舶事故調査報告書

平成30年10月24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	平成30年6月23日 20時12分ごろ
発生場所	沖縄県那覇港新港第1防波堤付近の消波ブロック 那覇港新港第1防波堤北灯台から真方位201°90m付近 （概位 北緯26°15.2′ 東経127°39.4′）
事故の概要	貨物船佑勝丸は、入航中、消波ブロックに衝突した。
事故調査の経過	平成30年6月25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	貨物船 佑勝丸、総トン数 499トン
船舶番号、船舶所有者等	140197、芙蓉海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	球状船首に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約6.5m/s（最大瞬間風速 約8.7m/s）、視界 良好 海象：波向 北、波高 約0.65m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、那覇港に入港する目的で、船長が単独の船橋当直に当たってレーダーを0.75～1海里レンジに設定し、同港北方沖を約10.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で同港の倭口^{やまと}に向けて南進した。</p> <p>本船は、平成30年6月23日20時05分ごろ、浦添第1防波堤北西方沖で微速力前進として減速し、乗組員5人が船首及び船尾の配置について係留索等の入港準備を開始した。</p> <p>船長は、倭口において、那覇港浦添第1防波堤西仮設灯台の灯光を左舷方に見る状態で左転する際、南方からの風浪を受けていたので浦添第1防波堤の方に圧流されると思い、同防波堤を目視しながら距離を保とうとして左舵を取り、しばらくして左舵一杯とした。</p> <p>船長は、船首方に浦添ふ頭の出入口にある那覇港浦添灯浮標の灯光が見え、左舷船首至近に那覇港新港第1防波堤北灯台の灯光を認めて新港第1防波堤に接近していることを知り、主機を全速力後進としたものの、20時12分ごろ球状船首が同防波堤付近の消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、消波ブロックから離れた後、自力で航行して浦添ふ頭に着岸した。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.73m、船尾約4.50mであった。</p>

	<p>本船の海上公試運転成績書によれば、載荷状態時において速力13.8knで、舵角35°として左旋回したとき、旋回径は223mであり、左旋回して回頭角度が90°となるまでの所要時間が48.38秒である。</p> <p>海図W243（那覇港）によれば、那覇港北部は、北側の東西方向に延びる浦添第1防波堤、西側の南北方向に延びる新港第1防波堤、南側及び東側の陸岸によって囲まれ、浦添第1防波堤西端と新港第1防波堤北端によって形成された幅約500mの倭口の水路がある。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダー及びGPSプロッターを見ていなかった。</p> <p>船長は、浦添ふ頭における入航操船の経験が4回程度であり、夜間に入航した経験はなかった。</p>
分析	<p>本船は、那覇港に入航中、南方からの風浪を受けながら浦添第1防波堤西端を左舷方に見る状態で左転する際、船長が、同防波堤との距離を保つことに注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、同防波堤南方にある那覇港新港第1防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、主機を全速力後進としたものの、那覇港新港第1防波堤付近の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、那覇港に入航中、南方からの風浪を受けながら浦添第1防波堤西端を左舷方に見る状態で左転する際、船長が、同防波堤との距離を保つことに注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、同防波堤南方にある那覇港新港第1防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、主機を全速力後進としたものの、那覇港新港第1防波堤付近の消波ブロックに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"> ・夜間に港内を航行する場合は、特定の対象に注意を向け過ぎることなく、常時適切な周囲の見張りを行うこと。