

船舶事故調査報告書

平成30年6月20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12月24日 17時30分ごろ
発生場所	沖縄県 <small>とみぐすく</small> 豊見城市瀬長島西方沖 琉球大瀬灯標から真方位143° 1.4海里付近 (概位 北緯26° 10.5′ 東経127° 37.9′)
事故の概要	押船 <small>たいかい</small> 太海丸は、バージRB101を押航中、両船が浅礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年1月4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 太海丸、134トン 135396、沖縄海洋資源開発株式会社 B バージ RB101、約1,945トン なし、沖縄海洋資源開発株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 両舷推進器のブラケットに折損、両舷ラダーストックに曲損、船底外板に擦過傷等 B 船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 7～8 海象：波高 約2.0m、潮汐 低潮時 豊見城市には、12月24日10時34分に強風及び波浪の各注意報が発表されており、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船首部をB船の船尾部 <small>かんごう</small> に嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船首を南南東方に向けて那覇空港滑走路増設工事区域の岸壁に左舷着けし、揚土作業を行っていた。 A船押船列は、着岸時、B船の船首及び船尾の右舷錨を投下し、それぞれ右舷後方に錨鎖を伸出させていたが、錨鎖を用いて揚土場所を後方に移動するために船首の右舷錨鎖を巻き上げた際、錨が効かず、約4節伸出させていた錨鎖を約2節巻き上げることとなった。 A船押船列は、船長が風が強くなってきたので揚土作業を中止し、船首及び船尾の右舷錨を巻き上げながらスラストを右方向にかけ、一旦、離岸したが、船首の右舷錨の位置が船体から近かったので十分に離岸できず、北西風により岸壁に圧流された。 A船押船列は、船首の右舷錨を再度投下し、左舷船首部を岸壁の防舷材に当てて係留索を取り、態勢を整えた後、北西方に後進して離岸した。 A船押船列は、ふだん回頭する際の目安としている岸壁の位置まで

	<p>後進したので、船首を工事区域の出入口に向けようと右回頭を始めたところ、北西方からの風波を右舷方から受けて南方に圧流され、浅礁に乗り揚げた。</p> <p>喫水は、A船が船首約3.0m、船尾約4.5mであり、B船が船首約1.4m、船尾約2.8mであった。</p> <p>工事区域は、北側及び南側が浅礁域で、西側から出入域するようになっており、作業船舶が出域する場合、290°～300°まで回頭する必要があった。</p> <p>船長は、本事故当時、北西方から風波を受ける状況であったが、ふだんと同じ位置から右回頭を開始しても南側の浅礁域の手前で回頭し終わると思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船押船列は、北西方から風波を受ける状況下、工事区域から出域するに当たり、船長がふだんと同じ位置から右回頭を開始したことから、風波に圧流された際、工事区域南側の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船押船列が、北西方から風波を受ける状況下、工事区域から出域するに当たり、船長がふだんと同じ位置から右回頭を開始したため、風波に圧流された際、工事区域南側の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>工事管理者は、本事故発生場所等に浅礁を明示するブイを、工事区域内に着岸時の投錨位置の目標となるブイをそれぞれ設置した。</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"> <li>・狭い工事区域を航行する際は、風波の影響を考慮した操船を行うこと。</li> </ul>