

船舶事故調査報告書

平成31年1月23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30年7月14日 14時45分ごろ
発生場所	沖縄県金武中城港 金武中城港沖縄ターミナルシーバース灯から真方位190° 1,550m付近 (概位 北緯26° 21.8′ 東経127° 57.7′)
事故の概要	監視船琉翔丸は、南進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年8月13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	監視船 琉翔丸、194トン
船舶番号、船舶所有者等	134308、株式会社ジェイペック（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約5.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか4人が乗り組み、係留場所である沖縄石油基地船溜まり（以下「本件船溜まり」という。）の棧橋に向けて南東進した後、同棧橋まで約500mとなった地点で微速力前進とし、南進した。</p> <p>船長は、着棧時の配置において、離着棧操船訓練中であった航海士に操船を任せ、甲板員を補助者につけた際、航海士が本件船溜まりの防波堤を通過して北進する出航船を避けようとふだんの針路より右に向けているのを認めた。</p> <p>船長は、ふだん防波堤と防波堤の西方約150m付近に存在する浅所との間を通過し、左転して本件船溜まりに入る針路としているので、防波堤からあまり離れないように指示して降橋し、船首配置についた。</p> <p>本船は、航海士が、他にも出航船があるのではないかと思い、ふだんより右に外れた針路で目視のみにより航行を続けていたところ、船長から針路を左に戻すよう手で合図があり、左舵を取ったものの、防波堤西方の浅所に船底が接触した。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.37m、船尾約3.68mであった。</p> <p>海図W228A（金武中城港金武湾）によれば、本事故発生場所は、水深が約2.4m、底質が砂である。</p>

	<p>本船は、航海士の離着棧操船訓練をこれまでに2回行っており、その際、船長が船橋で補助についていたが、本事故時は航海士に自信をつけさせる目的で船長が船首配置についていた。</p>
分析	<p>本船は、金武中城港において、本件船溜まりに向けて南進中、離着棧操船訓練中であった航海士が、出航船の動向が気になり、ふだんの針路から外れて浅所に向かう針路で航行を続けたことから、船首配置についていた船長から針路を左に戻すよう合図を受け、左舵を取ったものの、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、金武中城港において、本件船溜まりに向けて南進中、離着棧操船訓練中であった航海士が、出航船の動向が気になり、ふだんの針路から外れて浅所に向かう針路で航行を続けたため、船首配置についていた船長から針路を左に戻すよう合図を受け、左舵を取ったものの、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 離着棧時、船長を必ず船橋配置とすることとした。 ・ 常用海図の浅所にマーキングを行い、避険線を記入した。 ・ GPSプロッターの機能を活用し、ルート設定及び浅所へのマークの入力を行った。 <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"> ・ 浅所付近を航行する場合には、目視だけで航行せず、GPSプロッター等の航海計器を活用し、船位及び針路を確認すること。