

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8月13日 11時30分ごろ
発生場所	沖縄県うるま市 ^{なごち} 藪地大橋北方沖 高藪地四等三角点から真方位345°590m付近 (概位 北緯26°19.6′ 東経127°55.0′)
事故の概要	警戒船スカイは、北進中、干出浜に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年10月9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	警戒船 スカイ、4.0トン 260-48956東京、株式会社ジェイアール東日本商事、セントラル警備保障株式会社（船舶借入人、A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型 甲板員A、二級小型
負傷者	なし
損傷	舵軸、推進器翼等に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、沖縄県^{きんぶ}金武町浜田漁港に回航する目的でうるま市のマリナーを出港し、藪地大橋及びうるま市にある海中道路の下を南北方向に延びる水路（以下「本件水路」という。）に向けて約4ノットの対地速力で手動操舵により航行した。</p> <p>本船は、4隻の船舶と共に船間距離を約50mとした縦列態勢をとって先頭から4番目に位置し、甲板員Aが右舷側の操縦席、甲板員Bが操縦席左側の椅子及び船長が甲板員Bの後方の椅子にそれぞれ腰を掛けていた。</p> <p>本船は、藪地大橋の下を通過後、東風を受けながら本件水路を北進中、甲板員AがGPSプロッターの画面に表示された水深が急に浅くなったことに気付いた直後、衝撃を受け、本件水路西側の干出浜に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.2mであった。</p> <p>本件水路は、両側が干出浜に囲まれている。</p> <p>本船のGPSプロッターには、可航域を示す目的で本件水路の西側に緑線が、東側に赤線が、それぞれ入力されていた。</p> <p>船長は、先航する船舶の後を追うこと及びGPSプロッターで本件水路の中央を航行することを甲板員Aに指示していた。</p>

	<p>船長及び甲板員Bは、先航する船舶との距離が近いので、船首方が見えにくくなり、同船舶より前方の状況が分からなかった。</p> <p>船長、甲板員A及び甲板員Bは、本事故当時、GPSプロッターの縮尺を本件水路の幅が分かるように拡大して表示していなかったため、東風によって西方に圧流されていたことに気付かなかった。</p> <p>甲板員Aは、本件水路で操船するのが初めてであった。</p>
分析	<p>本船は、風力5の東風が吹く状況下、藪地大橋北方沖を北進中、甲板員Aが、先航する船舶の後を追うことに注意を向け、GPSプロッターの縮尺を切り替えるなどして船位の確認を適切に行っていなかったことから、東風によって西方に圧流されていることに気付かず、本件水路西側の干出浜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、風力5の東風が吹く状況下、藪地大橋北方沖を北進中、甲板員Aが、先航する船舶の後を追うことに注意を向け、GPSプロッターの縮尺を切り替えるなどして船位の確認を適切に行っていなかったため、東風によって西方に圧流されていることに気付かず、本件水路西側の干出浜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、本件水路を航行する場合、乗組員を増員し、船の船首尾及び両舷に見張り員を配置する措置を講じた。</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"> ・ 狭い水路を縦列態勢で航行する場合、船舶間の距離を十分にとり、GPSプロッター等を活用して船位の確認を適切に行うこと。