

船舶事故調査報告書

令和6年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和6年1月22日 18時00分ごろ
発生場所	沖縄県那覇港 那覇港右舷灯台から真方位348°580m付近 （概位 北緯26°13.1′ 東経127°39.7′）
事故の概要	巡視艇でいごは、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故の経過	令和6年1月24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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	巡視艇 でいご、25トン
船舶番号、船舶所有者等	140965、国土交通省
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船首に擦過傷 岸壁 防波堤のコンクリートに剝離
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波向 北、波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：18時04分ごろ 那覇市には、1月22日04時26分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、業務を終了して那覇港内に入り、那覇ふ頭三重城小船溜まり（以下「小船溜まり」という。）の浮棧橋（以下「浮棧橋」という。）に向かって航行していた。</p> <p>船長は、船橋において単独で操縦席に腰を掛けて操船し、本船を、浮棧橋に着棧する前に、浮棧橋で係留索を取る作業（以下「もやい取り」という。）を行う乗組員1人を前もって上陸させる目的で、浮棧橋が接続されている突堤の反対側（南西側）の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首着けさせようと、那覇水路から小船溜まりに向かわせた。</p> <p>本船は、小船溜まり出入口の防波堤西方沖を通過して右転後、左転して本件岸壁に向かい、約10m/sの北風を左舷船首方から受けながら北北東進し、両舷主機の操縦ハンドルを通常約4ノット（kn）の対水速力になる前進約2ノッチ（目盛り数値、以下同じ。）として接近したところ、本件岸壁の約5m手前で行きあしがほとんど止まった。</p> <p>船長は、前のめりの姿勢で岸壁との距離を見ながら、両舷主機の操縦ハンドルを一時的に前進約3～4ノッチ（通常6～8knの対水速力）としてすぐに後進約1ノッチ、0ノッチとし、本船が日頃前進約</p>

2ノッチで接近していたときと同程度の前進行きあしになったと思ったので、日頃と同じように本件岸壁の約2～3m前から前進行きあしを止めようと後進約2ノッチとした。

船長は、本件岸壁との距離が約1mになったところで、本船の前進行きあしが止まらないので両舷主機の操縦ハンドルを後進約4～5ノッチとしたが、船首が本件岸壁に衝突した。

船首部にいたもやい取りを行う乗組員1人は、本船が衝突する直前に本件岸壁に飛び移っていた。(図1参照)



図1 航行経路図

船長は、本船の衝突した場所が船首部付近のみで、他に異常が認められなかったので運航は可能と判断し、入港操船を続けて浮棧橋に着棧し、被害の状態を確認した。

本船は、日中浮棧橋に着棧する際には、近くに係留している僚船からもやい取りを行う作業員の支援を受けていたが、夜間など僚船の乗組員が不在の場合は、本事故当時と同様に着棧前に本船を本件岸壁に船首着けして乗組員を上陸させた後、浮棧橋でもやい取りを行わせていた。

船長は、事前に入手した気象情報により、着棧操船時に北風10m/s前後が継続するものと予想していたが、過去に約8m/sの北風で本件岸壁への船首着け及び浮棧橋への着棧を行った経験があったので、船首着け可能と判断し、もやい取りを行う作業員について陸上の部署に支援を要請しなかった。

船長は、船首部にいた乗組員から、前進行きあしが日頃より少し速いと思っていたと聞いたので、自身が行きあしを的確に把握できてい

	<p>なかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船が、本事故前、一時的に両舷主機を前進約3～4ノッチとし、日頃船首着け時に使用していた前進約2ノッチよりも機関回転数が上がったので、前進行きあしが速くなり、後進約2ノッチでは出力が弱かったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、小船溜まりにおいて、約10m/sの北風がある状況下、本件岸壁に船首着けしようとして北北東進中、風圧により本件岸壁の約5m手前で前進行きあしが止まった後、船長が、一時的に両舷主機の操縦ハンドルを前進約3～4ノッチとして前進行きあしが日頃よりも速くなったものの、日頃と同じように後進約2ノッチで前進行きあしを止めようとしたことから、前進行きあしが止まらず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故前、目視で日頃前進約2ノッチで接近していたときと同程度の前進行きあしと思ったものの、本船は、一時的に両舷主機の操縦ハンドルを前進約3～4ノッチとして主機の機関回転数が日頃より上がっていたことから、増速余力が残り、後進約2ノッチでは前進行きあしを速やかに止めることができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、小船溜まりにおいて、約10m/sの北風がある状況下、本件岸壁に船首着けしようとしていたところ、風圧により前進行きあしが止まり、船長が、日頃よりも増速したものの、日頃と同じように前進行きあしを止めようとしたため、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長は、本事故後、岸壁に船首着けを行う際は、船首部の乗組員に行きあしの程度を手信号により報告させることとした。</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>・船長は、強風下で着棧する際は、着棧の可否を慎重に判断し、着棧を行う場合は、風圧を受けることを考慮し、主機又は舵を適切に使用すること。</li> <li>・船長は、強風下での着棧に際しては、可能な限り、陸上の部署等から係留索を取る作業員の支援を得ることが望ましい。</li> </ul>