

船舶事故調査報告書

令和6年8月28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	令和5年10月1日 18時12分ごろ
発生場所	沖縄県金武中城港金武湾石川地区 金武中城港電源開発シーバース灯から真方位283° 1,670m 付近 (概位 北緯26°25.6′ 東経127°50.2′)
事故の概要	粉体運搬船優成は、出港操船中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年10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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	粉体運搬船 優成、749トン 144554、たをの海運株式会社、庄山汽船有限会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約6m/s、視程 約8海里 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約198cm (石川) 日没時刻：18時16分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長ほか7人が乗り組み、石灰石約1,973tを積載し、金武中城港北部の避泊錨地（以下「避泊錨地」という。）に荒天避泊する目的で、同港金武湾石川地区の岸壁を離岸した。</p> <p>本船は、船長が右ウイングで操船指揮及び遠隔操作による操舵等に、機関長がエンジンテレグラフの操作にそれぞれ当たった。</p> <p>船長は、本船が岸壁から十分に離れたところでバウスラスタ翼角を右方20°とし、主機を微速力前進及び右舵を取って右回頭で反転させ、船首方位が港口に向く約153°（真方位、以下同じ。）の約2°手前になったところで、舵中央とし、バウスラスタ翼角を0°として本船を停止させた。</p> <p>船長は、船橋に戻り、手動操舵の状態では本船の対地速力が約3ノットに増速したので、自動操舵に切り替え、以後単独で操船に当たり、自動操舵の設定方位を153°とした。</p> <p>船長は、その際、GPSプロッターで発電所の南方にある浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）が左舷船首方にあることを確認し、港口に設置された二つの立標（金武中城港石川第3号立標及び金武中城港石川第4号立標、以下それぞれ「左舷標識」及び「右舷標識」とい</p>

う。)の間に至るまでに、自動操舵にして避泊錨地までの針路を決めようと思った。

船長は、本船に右回頭の惰力が残り、設定方位より右舷方に船首方位が振られていたので、右回頭の惰力を早く止めようと設定方位のダイヤルを左方に5°回し、設定方位を148°とした。

船長は、右回頭が止まれば、設定方位を153°に戻すつもりであったが、目視及びレーダーで付近の船舶の状況を確認した後、本船の左転が始まる前に、急いで船橋後部にある海図台の前に移動した。

船長は、避泊錨地を確認後、設定方位を153°に戻すことを忘れ、再び船首方を向いて周囲を確認しようとしていたところ、本船が減速して停止し、本件浅瀬付近の浅所に乗り揚げたことに気付いた。

(図1参照)

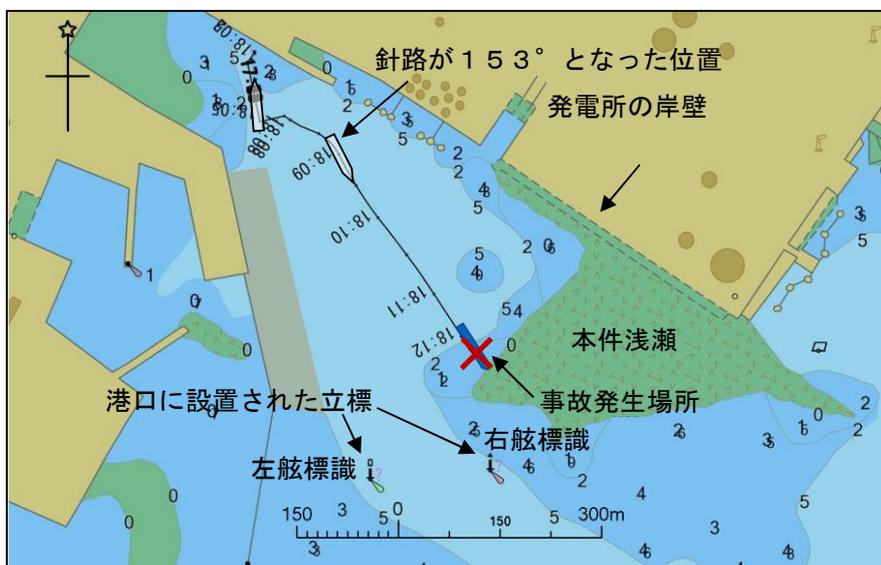


図1 本船の航跡及び事故発生場所

本船は、自力航行ができず、満潮時に付近を航行していた作業船に押されて離礁した。

船長は、本船での金武中城港内における荒天避泊が初めてであり、本事故当時、海図台で後方を向き、予想される風向等を考慮し、避泊錨地への最適の針路の選定に意識を向けていたので、自動操舵の設定方位を153°に戻すことを忘れたと本事故後に思った。

本件浅瀬は、発電所の岸壁から港口付近に拡張する水深約5m以浅の海域内にあった。

本船の喫水は、船首約4.2m、船尾約4.7mであった。

分析

本船は、金武中城港内を出港中、船長が、本船を右回頭で反転させ、港口に向けて自動操舵の設定方位を153°としたものの、右回頭の惰力を早く止めようと148°に設定した後、海図台で後方を向き、避泊錨地の針路の選定に意識を向け、設定方位を153°に戻すことを忘れたことから、本件浅瀬付近の浅所に乗り揚げたものと考え

	られる。
原因	<p>本事故は、本船が金武中城港内を出港中、船長が、本船を右回頭で反転させ、港口に向けて自動操舵の設定方位を153°としたものの、右回頭の惰力を早く止めようと148°に設定した後、海図台で後方を向き、避泊錨地の針路の選定に意識を向け、設定方位を153°に戻すことを忘れたため、本件浅瀬付近の浅所に乗り揚げ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"> ・ 船長は、浅瀬の付近を航行する際、岸壁及び浅瀬から十分に離れるまでは、操舵及び主機の操作ができるように、操舵スタンド及び船橋コンソールから離れずに手動操舵で航行すること。その際、乗組員に操舵を取らせ、目視及びGPSプロッター等で船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、初めての避泊錨地へ向かう場合は、出航前に十分海図にて検討し、熟知しておくこと。