

## 船舶事故調査報告書

令和7年1月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年5月13日 16時11分ごろ
発生場所	沖縄県渡嘉敷村阿波連漁港西方沖 阿波連港第1防波堤灯台から真方位256°580m付近 (概位 北緯26°09.9′ 東経127°20.5′)
事故の概要	旅客船みつしまは、西北西進中、岩礁に乗り揚げた。 みつしまは、左舷舵柱の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年5月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客船 みつしま、17トン 243-42696 沖縄、沖縄県島尻郡座間味村（A村） 14.50m (Lr) × 4.28m × 1.91m、FRP ディーゼル機関2基、604kW（合計）、令和6年2月
乗組員等に関する情報	船長 57歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年1月15日 免許証交付日 令和5年7月4日 (令和11年4月6日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	左舷舵柱に曲損、左舷プロペラに曲損、左舷船尾部船底外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約43cm（渡嘉敷）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、旅客5人を乗せ、令和6年5月13日16時05分ごろ座間味村阿嘉漁港に向けて阿波連漁港を出港した。 船長は、操舵室の操舵輪前に立ち、ふだんから目視のみの操船に慣れていたため、GPSプロッターを作動させることなく、前方を見ながら手動操舵で操船を行い、本船を約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西南西進させた。 阿波連漁港には、同漁港を水源(地)として、さんご礁の間の可航

水域を示す目的で、渡嘉敷村によって同漁港の港口に灯標\*1（赤）（以下「右舷灯標」という。）及び港側に灯標（緑）（以下「左舷灯標」という。）がそれぞれ設置されていた。

船長は、左舷灯標南東方沖で本船を右転させ、左舷灯標を右舷側に見ながら左舷灯標の南方沖を通過した後、右舷灯標の北側に向けて針路を西北西とし、本船を左舷灯標と右舷灯標の間を通過させて港外に出る予定で航行し始めた。

船長は、左舷灯標の北東方付近に暗岩\*2（以下「北側の岩場」という。）があるので、北側の岩場を目視で確認しながら、その少し南方沖を航行しようと思っていたが、前日に雨が降った影響で水面下が濁っており、北側の岩場を確認できなかった。

（図1 参照）

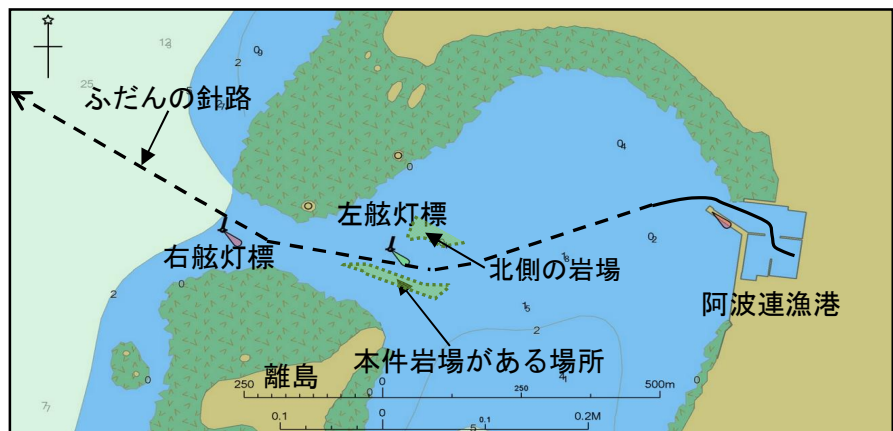


図1 阿波連漁港出港時に航行するふだんの針路

船長は、左舷灯標南方沖の手前に来たと思い、下げ潮の末期で左舷灯標付近が低水位であることを視認したので、北側の岩場になるべく近づかないように、針路をふだんよりも左舷灯標から南側の離島の北方付近に向けて本船を西南西進させた。

船長は、北側の岩場から十分に離れたと思ったので、手動操舵のハンドルで右舵を取り、コンパスを確認せずに右舷灯標の少し右側に針路を向けて航行中、16時11分ごろ、船底に衝撃を感じ、本船が左舷灯標南方沖の岩場（以下「本件岩場」という。）に乗り揚げたことに気付いた。

船長は、直ちに本船の主機を中立運転として減速させたが、近くに浅所があったので、微速力前進で右舷灯標北方を通過して西進した後、再び中立運転として機関室を点検し、浸水がないこと及び旅客に負傷がないことを確認した。

その後、船長は、A村の運航管理者に本事故の発生及び舵が効かな

\*1 「灯標」とは、船舶に岩礁、浅瀬等の障害物を知らせるため、又は航路を示すため、岩礁、浅瀬等に設置した構造物で灯火を発するものをいう。

\*2 「暗岩」とは、岩礁の一つであり、干潮の時でも水面上に露出しない岩をいう。

	<p>いことを報告するとともに、阿波連漁港へ入出港する船舶の往来があるので、座間味村座間味港に向けて微速力前進で本船の航行を続けた。</p> <p>船長は、本船内に定員32名分の救命胴衣を格納しており、いつでも同救命胴衣を着用できるように準備した。</p> <p>本船は、来援したA村の旅客船によってロープでえい航され、座間味港に帰港した。</p> <p>A村の運航管理者は、本事故の翌日に沖縄総合事務局運輸部に本事故発生 の報告を行い、その翌日に海上保安庁に通報を行った。</p> <p>本船は、後日、沖縄県宜野湾市所在のマリーナに上架され、修理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生場所概略図(国土地理院航空地図)、写真1 本船、写真2 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.50m、船尾約1.18mであった。</p> <p>海図W236には、左舷灯標と右舷灯標との間の水路に沿って、北側の岩場及び本件岩場がそれぞれ東西に広がっていたが、北側の岩場及び本件岩場に関する詳細な情報が記載されていなかった。また、阿波連漁港と離島との間を南進する経路は、十分な可航水域があった。</p> <p>また、本件岩場が記載された詳細な海図がなく、正確な位置が特定できる航路標識も設置されていなかった。</p> <p>船長は、阿波連漁港出港時、左舷灯標を右舷正横に通過する前に北側の岩場付近を西進して通過することとなるので、北側の岩場との距離を意識していた。</p> <p>船長は、日頃から本件岩場が存在していることを認識していたので、目視で水面下の本件岩場と左舷灯標を見ながら、自身の感覚で距離をとり、本件岩場を避けて航行するようにしており、本件岩場が見えないときは、左舷灯標の南方約20m以内を航行するようにしていた。</p> <p>船長は、ふだんから左舷灯標と右舷灯標との間の水路の運航に慣れていたので、本事故当時もGPSプロッターを起動させておらず、また、GPSプロッターに本件岩場の位置をマークしていなかったため、本件岩場の正確な位置を把握していなかった。</p> <p>本船は、座間味漁港～阿嘉漁港(定期航路)及び阿嘉漁港～阿波連漁港(不定期航路)の間の航路(以下「本件航路」という。)を航行する旅客船で、令和6年4月に就航した。</p> <p>船長は、本船が就航する約10年前から本件航路を運航していた小型船(総トン数約4.9トン、喫水船首約0.35m、船尾約0.65m)に船長として乗船しており、同船で本件岩場付近を問題なく航行できていた。</p> <p>なお、本件航路を航行する旅客船は、以前から阿波連漁港と離島と</p>

	<p>の間を南進して港外に出る経路については、時間を要する理由から通航していなかった。</p> <p>船長は、本船で本件岩場付近を低潮時に何回か通航し、問題なく本件岩場付近を通航できていたので、本事故当時も同様に左舷灯標から20m程度離して通航するように右転するつもりでいたが、北側の岩場との距離を離すことに意識を向けるあまり、南方に大回りする経路になったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、A村の安全管理規程に定められた事故処理基準において、事故の状況を運航管理者に速やかに報告し、118番通報を行うものと定められていたが、本事故当日、その通報を行っていなかった。</p> <p>また、A村は、事故処理基準において、事故が発生したときは、速やかに事故の状況について判明したことを沖縄総合事務局運輸部に報告するものと定められていたが、実施していなかった。</p> <p>本船には、事故処理基準に定められた事故が発生した場合の連絡網を示す非常連絡表が掲示されていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、雨により水面下が濁っている状況下、下げ潮の末期で阿波連漁港西方沖を西進中、船長が、北側の岩場から十分離れることに意識を向けるあまり、本件岩場の正確な位置を把握しないまま、左舷灯標の手前で南方に大回りしたことから、本件岩場に接近していることに気付かず、本件岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船で本件岩場付近を低潮時に何回か通航し、問題なく本件岩場付近を通航できていたことから、本事故当時も同様に左舷灯標から20m程度離して通過するように右転するつもりで、北側の岩場から十分離れることに意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>船長は、水面下が濁って北側の岩場を目視で確認できなかったこと及び下げ潮の末期で左舷灯標付近が低水位であることを視認したことから、北側の岩場になるべく近づかないように、ふだんよりも距離をとったものと考えられる。</p> <p>船長は、日頃から本件岩場が存在していることを認識していたものの、本件岩場が記載された詳細な海図がなく、正確な位置が特定できる航路標識も設置されていなかったことから、目視で水面下の本件岩場と左舷灯標を見ながら、自身の感覚で距離をとり、本件岩場を避けようとしたものと考えられる。</p> <p>本船は、阿波連漁港と離島との間を南下する経路については、時間を要する理由で以前から通航していなかったことから、本事故当時も左舷灯標と右舷灯標との間の水路を航行していたものと考えられる。</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、雨により水面下が濁っている状況下、下げ潮の末期で阿波連漁港西方沖を西進中、船長が、北側の岩場から十分に離れるように意識を向けるあまり、本件岩場の正確な位置を把握しないまま、左舷灯標の手前で南方に大回りしたため、本件岩場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>1. 内閣府沖縄総合事務局は、A村に対し、本事故後に立入検査を実施し、令和6年8月27日に「輸送の安全の確保に関する命令」を発出した。なお、改善措置を採るべき指導のうち、本事故に関連する事項は、次のとおりであった。</p> <p>① 運航管理者は、配乗計画の作成に当たって安全性の検討を行い、法定乗組員を適正に確保したうえで運航を行うこと。</p> <p>② 船長は、事故が発生したときは、事故の状況及び講じた措置を速やかに海上保安官署等に連絡すること。</p> <p>③ 安全統括管理者兼運航管理者は、年1回以上、事故処理に関する訓練を計画し実施すること。</p> <p>④ 安全統括管理者兼運航管理者は、船舶に安全管理規程（運航基準図及び非常連絡表を含む）等を備え付けること。</p> <p>2. A村は、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <p>令和6年9月27日、内閣府沖縄総合事務局による「輸送の安全の確保に関する発令」について是正を行った報告を行い、本船に船長のほか甲板員を乗り組ませることとし、操舵室に非常連絡表を掲示し、訓練計画表に基づき年2回訓練を実施することとした。</p> <p>3. 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>・ 旅客船の船長は、航行海域の詳細な海図がない海域では、自身の経験に基づく距離感で航行することなく、GPSプロッターに可航水域を表示させ、自船の航跡表示及び目視による浅所の位置をマークして航行の参考とすること。</li> <li>・ 旅客船の船長は、海面等の状態により水面下が明確に見えず、岩場を確認できない場合、予備のコースを設定しておき、水深の深い海域を航行すること。A村は、その場合に航行する経路を安全管理規程（運航基準）に定めることが望ましい。</li> <li>・ 旅客船の船長は、安全管理規程の事故処理基準に従い、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。また、運航管理者は、船長から事故の報告を受けた後、速やかに事故の状況について運輸局等に報告すること。</li> <li>・ 旅客船の船長は、海図に記載されていない浅所について、航行上危険な場合は、運航管理者にその事実を報告し、運航管理者等は、状況を調査及び確認するとともに、海上保安庁に通報することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



※ 北側の岩場及び本件岩場は、航空写真を参考とした推定位置として記載している。



付図2 事故発生場所概略図（国土地理院航空地図）

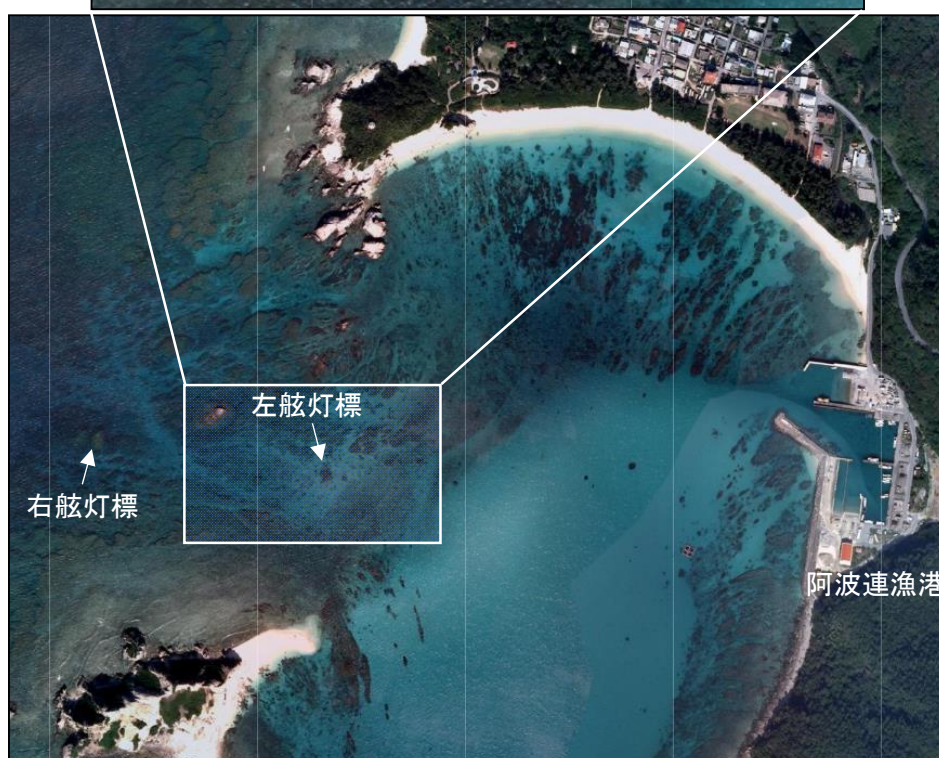


写真1 本船



写真2 本船の損傷状況

