

船舶事故調査報告書

令和7年2月19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4月8日 08時00分ごろ
発生場所	沖縄県石垣市登野城漁港南東方沖 石垣港登野城第2防波堤灯台から真方位131°850m付近 （概位 北緯24°19.6′ 東経124°10.2′）
事故の概要	漁船第八吉丸は、北北西進中、浅所に乗り揚げた。 第八吉丸は、舵板の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年4月10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	漁船 第八吉丸、19トン ON2-1185（漁船登録番号）、個人所有 18.78m(Lr)×3.80m×1.75m、FRP ディーゼル機関、360.40kW、昭和63年1月24日 第292-41653号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 31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30年7月2日 免許証交付日 令和6年3月14日 （令和11年3月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	舵板に破損、舵軸、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約164cm（石垣）
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、令和6年4月8日00時00分ごろ石垣市石垣島南方沖の漁場で漁を終えて、燃料補給等の目的で、約7ノットの対地速力で自動操舵により登野城漁港に向かった。 船長は、操舵室で操船を行い、登野城漁港の西南西から南南東方に延びている水路（以下「本件水路」という。）の入口の約1,500m前で、操舵室中央にあるGPSプロッターを詳細表示とし、自動操舵から手動操舵（リモコン操舵）に切り替えた。 船長は、本件水路入口の石垣港登野城第1号灯標及び石垣港登野城

第2号灯標（以下灯標及び立標については「石垣港登野城」を省略する。）の間に向けて北北西進し、両灯標が一時船首ブルワークによる死角に入ったものの、再び両灯標を左舷船首方及び右舷船首方にそれぞれ視認できるようになったので、その中央を通航するように操船を続けた。（写真1、写真2参照）



写真1 本船（左舷船首方から、本事故後上架した状態）



写真2 操舵室中央付近から船首方を見た状況

船長は、入港操船時には、船首方の死角を考慮し、日頃から操舵室屋根の上立って操船を行っていたが、雨が降っていたので、第1号灯標及び第2号灯標の間を通過後、操舵室の左舷側船窓から、左舷船首方にある登野城漁港への進路付近を確認しながら操船を行うこととした。（図1、写真3参照）

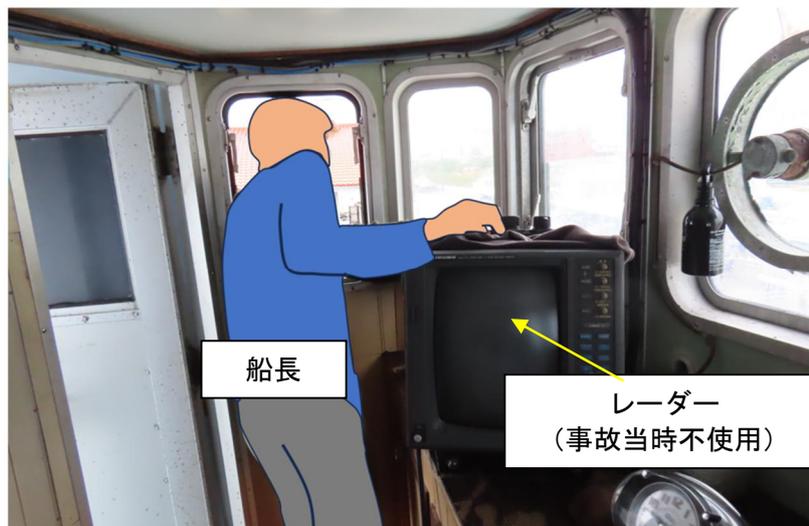


図1 船長が左舷側船窓から頭を出して操船を行う状態

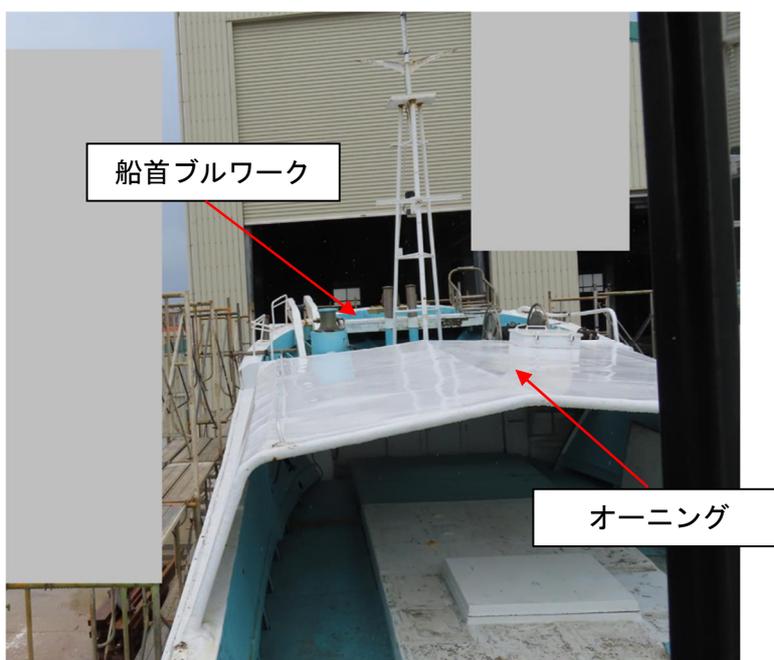
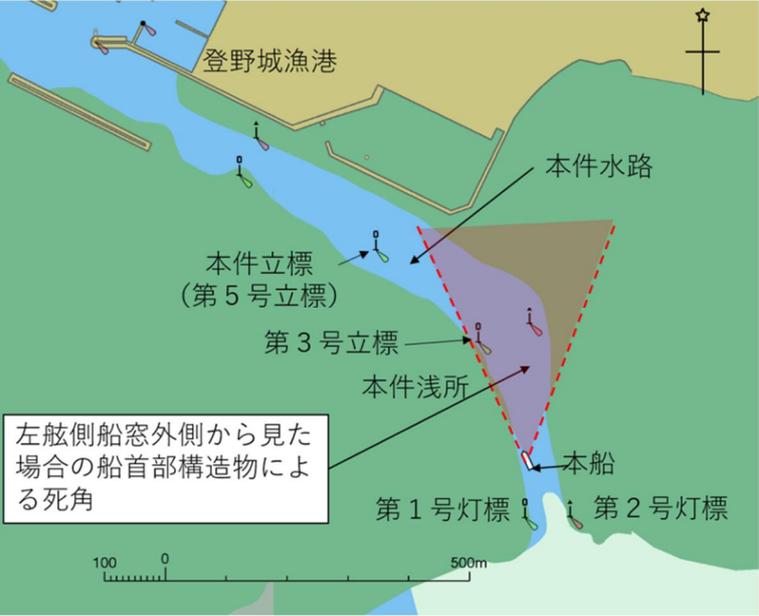


写真3 船橋の左舷窓から頭を出して船首方を見た状態

乗組員は、日頃と同じように、船首部において下を向いて防舷材を出す作業を行っていた。

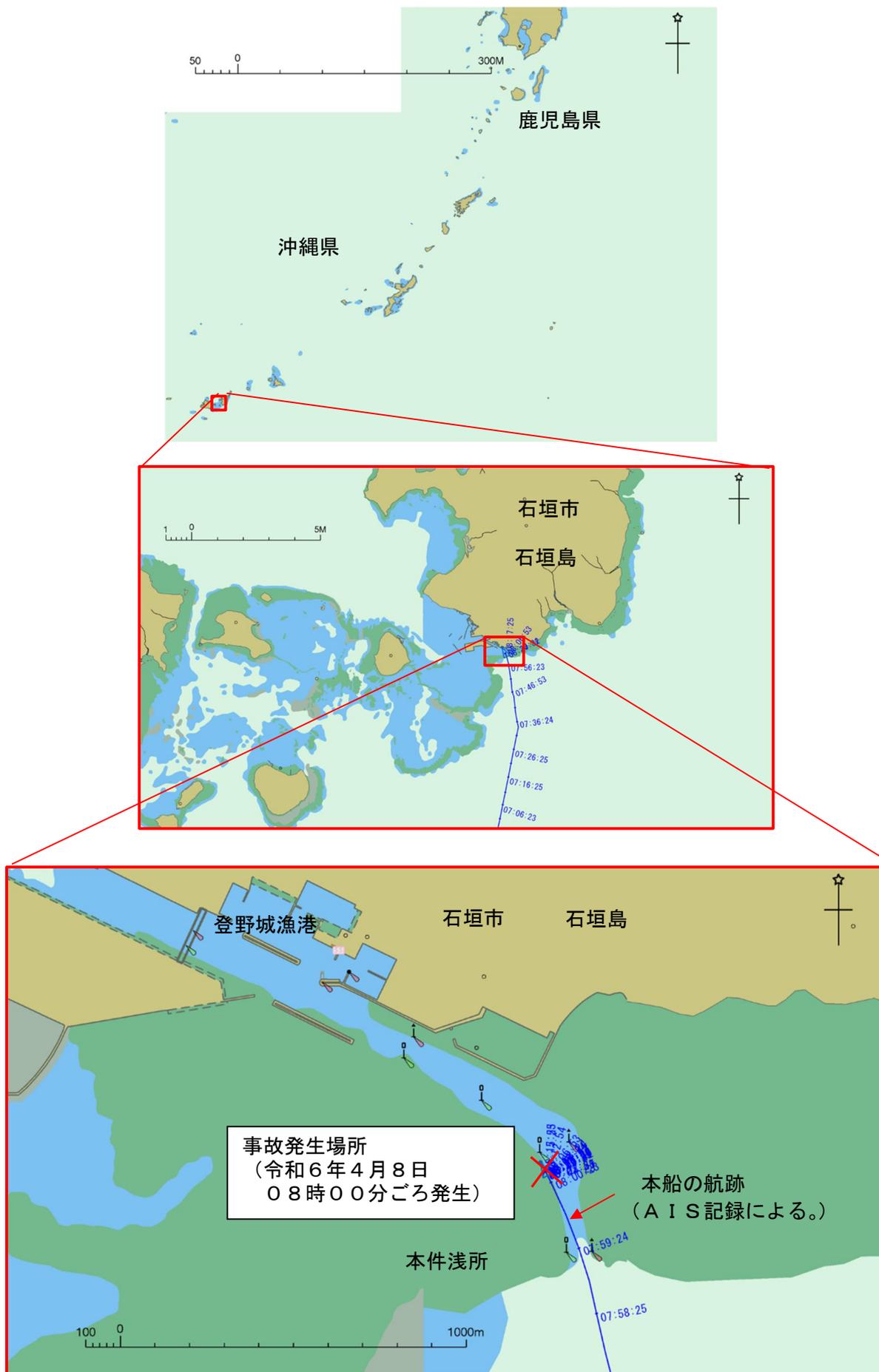
船長は、操舵室の左舷側船窓から頭を出し、正船首から右舷側が約40°の所まで船首ブルワーク及びオーニングによる死角を生じた状態で、左舷船首方に立標（以下「本件立標」という。）を視認したので、通過した第1号灯標の次の左舷標識である第3号立標と思い、GPSプロッターにおいて船位、進路等を確認せずに操船を続けた。

本船は、船長が目視のみで本件立標を左舷側に見て少し距離を取って通過するように航行していたところ、08時00分ごろ、行きあしが止まり、第3号立標の南西方の浅所（以下「本件浅所」という。）

	<p>に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機を中立運転とした後、漁業無線で近くの漁業協同組合所属の漁船に連絡をして乗り揚げたことを伝え、来援した同漁業協同組合の漁船により本船を離礁させようと試みたものの、離礁できなかったため、知人に救援を要請した。</p> <p>本船は、知人が手配した作業船により引き出し作業が行われ、当初、舵がさんご礁の割れ目に入り、引き出すことができなかったが、満潮を待って引き出されて離礁し、石垣市石垣漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.8mであった。</p> <p>本船は、航行時に船首が浮上し、操舵室の中央に立って操船する場合、正船首から左右両舷に約20°の死角を生じていた。</p> <p>船長は、本件立標が、日頃第3号立標を視認した時よりも遠くに見えていたので、実際は第3号立標北西方沖の第5号立標であり、正船首から右舷側の死角内にあった第3号立標が見えず、本船水路の西南西側の本件浅所に向かってしまったと思った。(図2参照)</p>  <p>図2 本件水路に入り船長が本件立標を視認した時の状況</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを詳細の表示にしていたが、登野城漁港は何回も入港したことがあったので、死角を生じた状態でも、日頃と同じように、目視で立標や防波堤などを確認しながら操船を行った方が進路を誤ることがないと思っていた。</p> <p>また、船長は、本件水路周辺の浅所については、近づけば判別できるものと思っていた。</p> <p>船長は、出入港操船の際、操舵室の屋根の上に立って操船できない時には、進路の状況により、自身で操船を適切に行うことができると考える場所において操船を行っていた。</p>

	<p>本事故時、潮位が高く、また、雨が降り太陽光が弱く、船長は、海面下が見えにくい状態であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、雨が降り太陽光が弱く、海面下が見えにくい状況下、登野城漁港出入口付近において、北北西進中、船長が、正船首から右舷側にかけて死角が生じる操舵室左舷側で目視のみで操船し、船位及び進路を確認しなかったことから、本件立標を第3号立標と見間違えたまま、本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、登野城漁港には何回も入港したことがあり、本事故当時、死角を生じた状態でも、日頃と同じように、目視で立標や防波堤などを確認しながら操船を行った方が進路を誤ることがないと思っていたことから、目視のみで操船を行ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故時、潮位が高く、また、雨が降り太陽光が弱く、海面下が見えにくい状態であったことから、本件浅所に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、雨が降り太陽光が弱く、海面下が見えにくい状況下、本船が、登野城漁港出入口付近において、北北西進中、船長が、正船首から右舷側にかけて死角が生じる操舵室左舷側で操船し、船位及び進路を確認しなかったため、本件立標を第3号立標と見間違えたまま、本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、死角が生じた状態で、狭い水路を航行するときは、GPSプロッター等において船位及び進路を確認しながら、視認した航路標識及び浅所との関係を適切に把握し、慎重に操船を行うこと。

付図1 航行経路図



付表 1 A I S記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
07:50:58	24-18-31.8	124-10-25.2	355.8	6.7
07:51:55	24-18-38.3	124-10-24.3	350.4	7.1
07:52:54	24-18-44.7	124-10-23.1	347.0	6.9
07:53:54	24-18-51.5	124-10-22.0	349.9	6.5
07:54:53	24-18-58.0	124-10-20.9	352.5	6.8
07:55:53	24-19-04.7	124-10-19.7	352.7	6.8
07:56:54	24-19-11.5	124-10-18.7	343.9	7.2
07:57:53	24-19-18.1	124-10-16.7	344.8	6.8
07:58:25	24-19-21.7	124-10-15.9	347.6	6.9
07:58:53	24-19-24.9	124-10-15.1	342.8	7.0
07:59:22	24-19-28.0	124-10-14.0	339.2	6.7
07:59:53	24-19-31.2	124-10-12.7	343.2	6.6
08:00:23	24-19-34.2	124-10-11.2	333.8	6.7
08:00:55	24-19-35.3	124-10-10.6	334.1	0.4
08:01:23	24-19-35.2	124-10-10.5	349.1	0.1
08:01:53	24-19-35.2	124-10-10.5	345.4	0.5

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。