

船舶事故調査報告書

令和7年5月14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 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年12月26日 10時42分ごろ
発生場所	沖縄県渡嘉敷村黒島北北西方沖 慶良間黒島南方灯標から真方位342° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯26° 15.4′ 東経127° 24.1′）
事故の概要	ダイビング船ラッキーは、揚錨に必要な補助作業を終えて海面付近にいたダイビングスタッフを收容しようと接近中、浅所に乗り揚げた。 ラッキーは、両舷船底外板の破損、両舷舵板の脱落等を生じた。
事故調査の経過	令和6年12月26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 用途 最大搭載人員	ダイビング船 ラッキー、19トン 243-36466 沖縄、株式会社シーサー（A社） 14.86m（Lr）×4.23m×1.72m、FRP ディーゼル機関2基、1,080.00kW（合計）、平成16年4月 遊漁船（旅客船） 旅客57人、船員3人計60人 （写真1 参照）
航行区域	沿海区域 ただし、沖縄県沖縄島、同県慶良間列島、同県渡嘉敷島、同県粟



写真1 本船（A社ホームページより）

	<p>くに 国島、同県伊江島及び同県伊是名島の各海岸から20M以内の水域及び同県久米島及び同県鳥島の各海岸から5M以内の水域並びに船舶安全法施行規則第1条第6項の水域に限る。</p>																																																
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 49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11年8月3日 免許証交付日 令和6年3月27日 (令和11年8月2日まで有効)</p>																																																
死傷者等	なし																																																
損傷	両舷船底外板に破損、両舷舵板及び右舷プロペラの脱落、左舷プロペラ軸に折損等																																																
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波向 北、波高約0.5m、潮汐 低潮時、潮高 約9.7cm (那覇)</p> <p>本事故発生場所の南西方約3.4Mに位置する渡嘉敷地域気象観測所における12月26日の観測値は、表1のとおりであった。</p> <p style="text-align: center;">表1 渡嘉敷地域気象観測所における観測値</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">項目 日時</th> <th colspan="4">風向・風速</th> </tr> <tr> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10:00</td> <td>北</td> <td>2.5</td> <td>北北東</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>10:10</td> <td>北</td> <td>2.8</td> <td>北北西</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>10:20</td> <td>北</td> <td>5.4</td> <td>北北西</td> <td>11.0</td> </tr> <tr> <td>10:30</td> <td>北</td> <td>6.4</td> <td>北</td> <td>11.1</td> </tr> <tr> <td>10:40</td> <td>北</td> <td>6.5</td> <td>北北西</td> <td>11.7</td> </tr> <tr> <td>10:50</td> <td>北</td> <td>5.4</td> <td>北</td> <td>10.4</td> </tr> <tr> <td>11:00</td> <td>北</td> <td>5.5</td> <td>北</td> <td>10.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>渡嘉敷村には、12月26日07時22分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>	項目 日時	風向・風速				平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	10:00	北	2.5	北北東	3.8	10:10	北	2.8	北北西	4.9	10:20	北	5.4	北北西	11.0	10:30	北	6.4	北	11.1	10:40	北	6.5	北北西	11.7	10:50	北	5.4	北	10.4	11:00	北	5.5	北	10.3
項目 日時	風向・風速																																																
	平均		最大瞬間																																														
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																													
10:00	北	2.5	北北東	3.8																																													
10:10	北	2.8	北北西	4.9																																													
10:20	北	5.4	北北西	11.0																																													
10:30	北	6.4	北	11.1																																													
10:40	北	6.5	北北西	11.7																																													
10:50	北	5.4	北	10.4																																													
11:00	北	5.5	北	10.3																																													
事故の経過	<p>(1) 沖縄県那覇港出港からダイビング等終了までの状況</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、ダイビングスタッフ5人及びダイビング客18人を乗せ、ダイビング及びスノーケリング(以下「ダイビング等」という。)を行う目的で、黒島、慶伊瀬島方面に向け、令和6年12月26日08時40分ごろ那覇港を出港した。</p> <p>船長は、07時00分ごろ民間気象会社のWebサイトで風波の予報を確認し、北の風が急に強くなる予報が13時ごろであり、前日の同Webサイトの予報よりも1時間早くなっていたので、予報よりも更に1時間程度早くなることを考慮して行動することに</p>																																																

していた。

船長は、フライングブリッジで操船を行い、那覇港外に出た後、本船を西北西進させたところで、いつものようにダイビングスタッフ3人と当日の予定について打合せを行い、ダイビングスタッフの1人（以下「ダイビングスタッフA」という。）から、最初に黒島北方沖（以下「黒北ツインロック」という。）、次に慶伊瀬島沖（以下「チービシ」という。）において、ダイビング等を行いたいことを要望された。

船長は、このとき、A社共有のSNS（以下「A社共有SNS」という。）により、A社の運航管理者（以下「A社運航管理者」という。）から、09時00分ごろ、海上保安庁の久米島灯台における気象現況が北西風約13m/sとなっていたので、ダイビングポイントの選定に注意するよう通知を受けた。

船長は、11時ごろに風が強くなると考えていたので、風が弱い午前中の時間帯に黒北ツインロックにおいて、12時ごろから那覇港に近いチービシ付近の北の風浪の影響が少ない場所において、ダイビング等を行うことができると考え、ダイビングスタッフAからの要望どおりに黒北ツインロックに最初に向かうこととした。

船長は、A社運航管理者からの通知を確認したものの、黒北ツインロックに到着した際、依然として風が弱く海面が穏やかであったので、投錨して予定どおりダイビング等を行うこととした。

船長は、黒北ツインロックの近くに他のダイビング船（以下「錨泊船」という。）が錨泊しており、また、体験ダイビングの乗客がいたので、浅い場所に錨泊した方がよいと思い、以前ダイビングスタッフとしてA社のダイビング船に乗船していた際に錨泊したことがある場所に向かった。

船長は、錨泊船の約80m南方のさんご礁の間に入り、今後北からの風が強まる北方に船首を向けるように、本船を反転させながら停船させた。

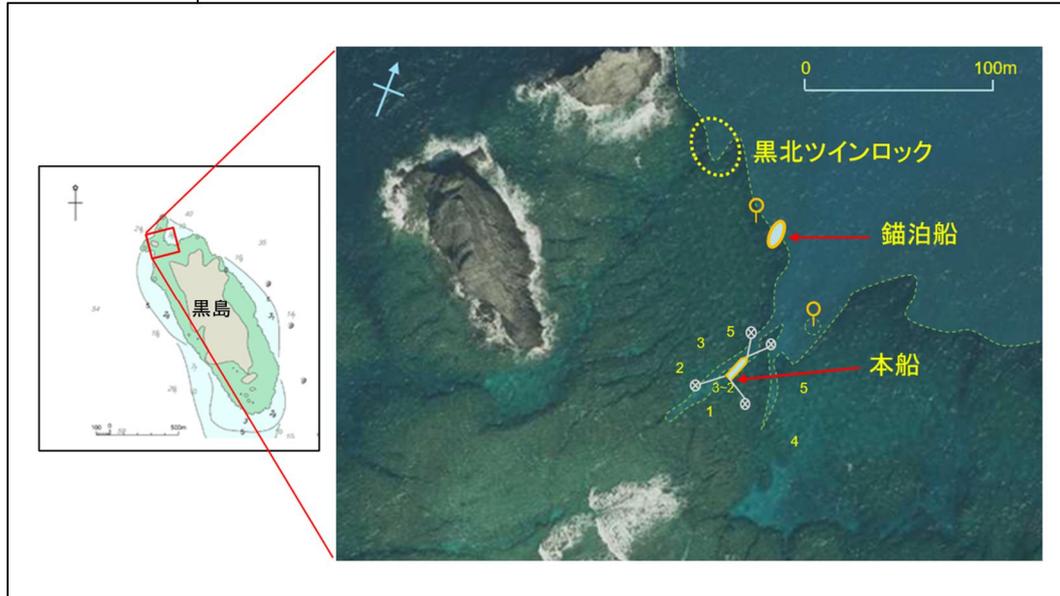
本船は、錨泊する際、さんご礁を損傷させないように、ふだんから錨を直接海底に投下せずに、船上から海上のダイビングスタッフに渡し、同スタッフが、錨を海底に運び、適当な大きさの岩に錨索末端部のチェーン（約2.8m）を巻き付け、同岩の凹みなどに錨の爪を掛けるようにしていた。

船長は、ダイビングスタッフに船首から錨を入れるよう指示し、左舷船首部のダイビングスタッフが船首錨1個を海上のダイビングスタッフAに渡し、ダイビングスタッフAが左舷船首方約10mの所にある岩付近まで運び、同岩に錨索を巻き付け、錨を

錨索に掛けて固定させた。

船長は、同じ方法で2個目の錨も右舷船首方の岩に固定させ、その後、船尾錨2個についても、ダイビングスタッフA等により、同様に左右両舷から船尾方約10mの所にある岩にそれぞれ固定させた。

(図1 参照)



国土地理院 Web サイトの空中写真を加工して作成

凡例

- : さんご礁の縁 ⊗— : 錨及び錨索
📌 : 海底に設置された簡易係留設備*1

数字は、本事故時の水深 (m) を示す。

図1 本船が錨泊した際の状況

ダイビング客は、ダイビングを行う2チームが黒北ツインロックに向かい、体験ダイビング及びスノーケリングの各1チームが本船周辺の浅い場所において、それぞれのダイビングスタッフから誘導及び補助を受けながら、各場所でダイビング等を開始した。

ダイビング客及びダイビングスタッフは、体験ダイビング及びスノーケリングのチームが先にダイビング等を終了し、本船上に戻った。その後、黒北ツインロックに向かったダイビングチームも本船に戻り、投錨作業と同じく揚錨作業の補助を行うダイビングスタッフ（以下「ダイビングスタッフB」という。）を海上に残し、ダイビング客及びダイビングスタッフ全員が本船上に上がった。

*1 「海底に設置された簡易係留設備」とは、海底の岩や重りなどに付けられたブイ付きロープ（ブイは水面に出ておらず、ブイが付いていないものもある。）と、同重りに別に付けられた輪になったロープで構成され、係留する船は、輪のロープに係留索を通して船体を固定しており、錨地の目安にもなっていた。

た。

錨泊船は、この頃、本事故現場付近を離れた。

(2) 揚錨作業開始後本船が乗り揚げるまでの状況

船長は、北の風が強くなり、約5m/s程度になったと感じたので、風下側にある本船の右舷船尾方の錨から揚収するようダイビングスタッフB及び船上のダイビングスタッフに指示した。

本船は、ダイビングスタッフBが岩から外した錨を抱えた状態で、船上のダイビングスタッフがダイビングスタッフBを引き寄せるように同錨索を引き込みながら錨を揚収した。

船長は、ダイビングスタッフB等に指示し、同様に左舷船尾方の錨を揚収して、ダイビングスタッフBが左舷船首方に移動したのを確認後、本船が船尾方に圧流されないよう前進運転を断続的に行いながら、左舷船首方の錨、右舷船首方の錨の順で揚収作業を継続した。

(図2 参照)

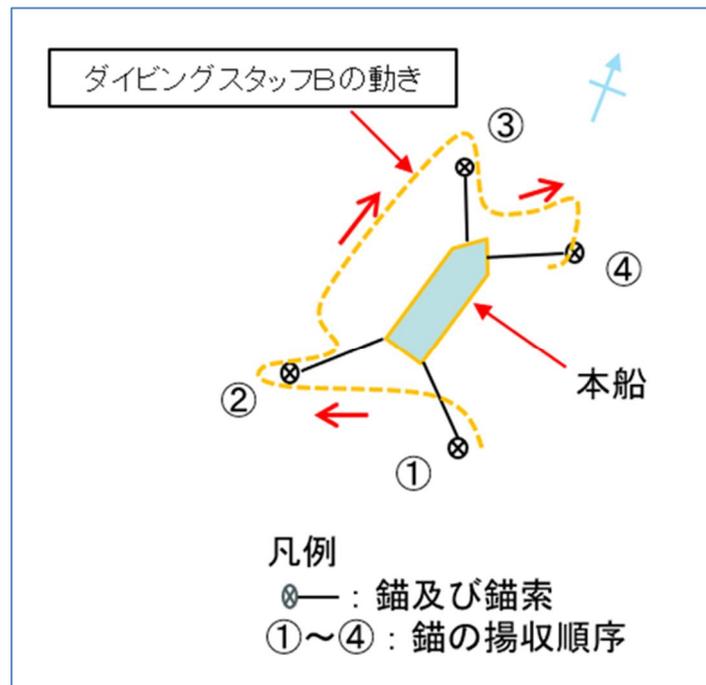


図2 揚錨時のダイビングスタッフBの動き

船長は、フライングブリッジからダイビングスタッフBの動きを確認しており、最後となる右舷船首方の錨の揚収作業がほぼ終わり、ダイビングスタッフBが右舷船首方至近で海中待機したので、ダイビングスタッフBの気泡の位置から離れないよう適宜前進運転を行った後、中立運転とした。

船長は、ダイビングスタッフBを右舷船尾部から収容するつもりであったので、ダイビングスタッフBの気泡を継続して見ることが出来る右舷後部の操舵コンソール（以下「操舵コンソール」

という。)に操船の場所を変更する必要があると思い、操舵コンソールに走って移動した。

船長は、操舵コンソールで前進運転としようとしたところ、令和6年12月26日10時42分ごろ、左舷プロペラを擦ったような振動が2回して機関が両舷機とも停止し、本船が乗り揚げたことを認識した。

(3) 乗揚後から乗船者の救助完了までの状況

船長は、機関を再起動して何度も自力離礁を試みていたが、本船を前進させることができない状態で少し左転を始めたので、本船の移動を止めるために再度投錨する必要があると思い、ダイビングスタッフB及び他の船上のダイビングスタッフに対し、風上側となる右舷船尾から投錨することを指示した。

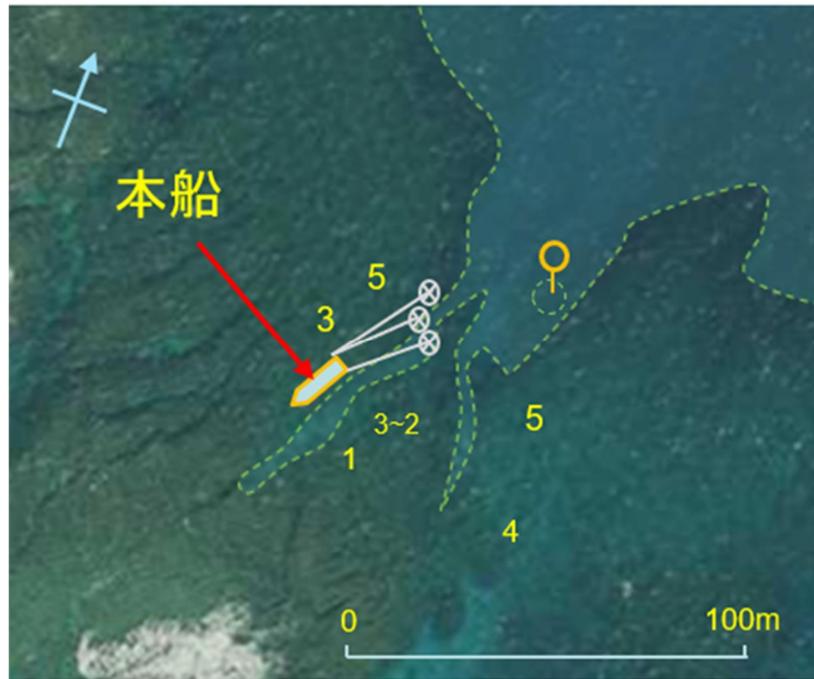
A社運航管理者は、10時46分ごろ、ダイビングスタッフAから本船が乗り揚げたことの報告を受け、本船が更に浅瀬に流されないよう錨で固定することを指示するとともに、海上保安庁に118番通報して救援を要請した。

船長は、右舷船尾錨1個を投入して本船を固定した後、ダイビングスタッフに、更に追加で右舷船尾錨1個を投入するよう指示したが、ダイビングスタッフBの空気タンクの残量が少なくなったので、他のダイビングスタッフ（以下「ダイビングスタッフC」という。）に、ダイビングスタッフBの代わりに投錨作業の補助をさせ、2個目の右舷船尾錨を投入した。

船長は、投錨作業の指示の合間に、海上保安庁に118番通報して救援を要請し、乗船者全員に救命胴衣を装着させた。

船長は、本船が更に左転するので、ダイビングスタッフC等に指示し、追加で左舷船尾錨1個を投入した。

(図3 参照)



国土地理院 Web サイトの空中写真を加工して作成

凡例

----- : さんご礁の縁 ⊗— : 錨及び錨索

⌋ : 海底に設置された簡易係留設備

数字は、本事故時の水深 (m) を示す。

図3 乗揚後の本船の状況

船長は、両舷船尾方から船尾錨を計3個投入した後、機関室に浸水がないことを確認した。

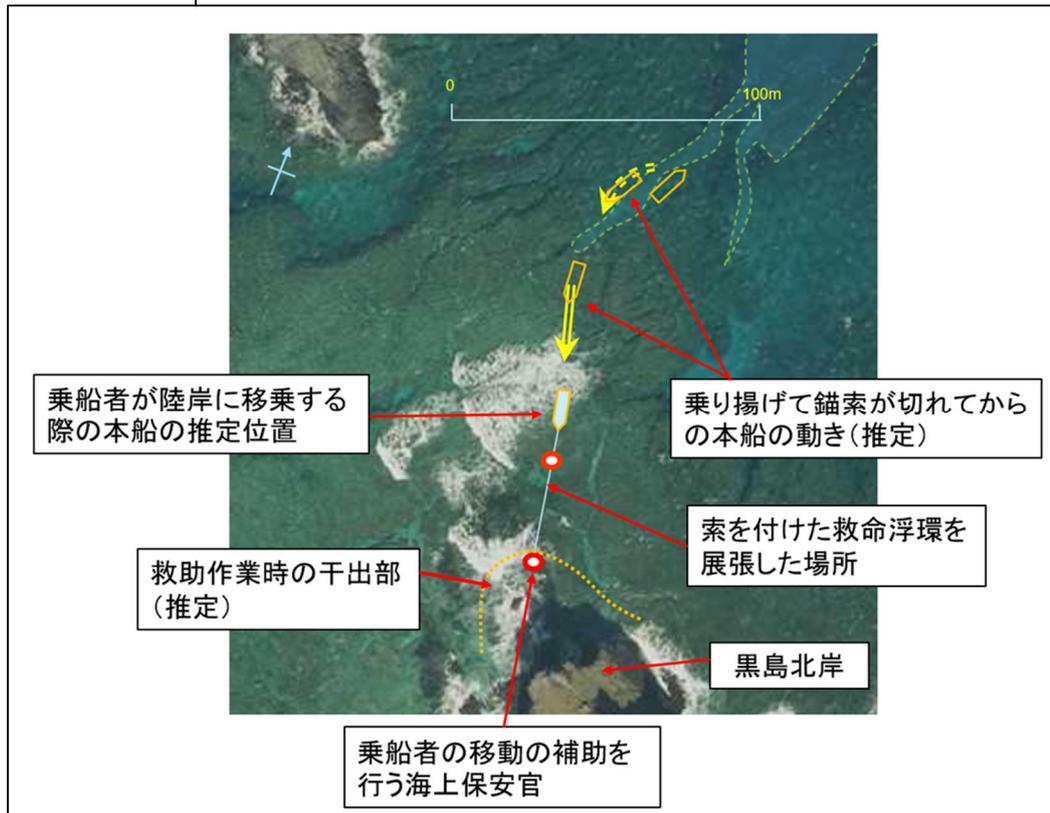
本船は、更に左転して船首が南西方を向き、船尾に北からの風浪を受ける状態になった。

本船は、13時05分ごろ、海上保安庁の回転翼機が現場に到着し、海上保安官2人が降下して本船に乗船し、ダイビング客を船首甲板から同回転翼機に吊り上げ収容する作業を開始したものの、錨索1本が切れ、14時00分ごろ、ダイビング客7人を吊り上げたところで残りの2本が切れた。

本船に乗船した海上保安官は、本船が不安定な状態になったので、船上からの吊り上げ作業を断念し、1人が黒島北岸に索を持って渡り、同場所に待機していた海上保安官と共に乗船者を陸上に移動させる準備を始める間、本船は少しずつ同岸の方に圧流されて接近していった。

船長は、その後、海上保安官からの指示を受け、残りのダイビング客11人を船首部からロープを伝って海上に降ろし、本船と陸岸の間に固定された引き寄せ索に結ばれた救命浮環を利用して陸岸に移動させた。

(図4 参照)



国土地理院 Web サイトの空中写真を加工して作成

図4 乗船者が陸岸に移動する際の状況

船長は、本船の離礁を断念し、海上保安官からの指示を受け、燃料弁を全て閉鎖して灯火を表示して、ダイビングスタッフ5人と共に陸岸に移動した。

陸岸に移動したダイビング客11人、船長及びダイビングスタッフ5人は、16時00分ごろから来援した航空自衛隊の回転翼機及び海上保安庁の回転翼機により順次吊り上げられて収容され、17時40分ごろ全員が救助された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 船長の経歴及びA社の運営状況等に関する情報

① 船長

船長は、約6年間、別の会社でマリレジャーに従事する小型船舶の船長を経験して令和6年1月にA社に入社し、最初の約8か月間は他の船長の監督の下指導を受けながら操船に従事した後、単独で船長として運航に従事するようになった。

船長は、ダイビングスタッフとして乗り組み、黒北ツインロックを訪れたことがあったが、本事故当日まで、船長として黒北ツインロックを訪れたことも錨泊したこともなかった。

② A社

A社は、3店舗のダイビングショップを運営し、ダイビング

船4隻を運航しており、沖縄島西側海域及び周囲の島の周辺海域でダイビング等を行っていた。

A社は、船長及び乗船するダイビングスタッフにダイビング等の実施場所を一任しており、所要の指示等はA社共有SNSにより行っていた。

A社は、運航する全てのダイビング船について、那覇港を起点とする慶良間諸島周辺海域におけるホエールウォッチングの航路について、不定期航路事業の届出を行っていた。

本船にどのダイビングスタッフを乗せるかについては、那覇にある店舗が決めていた。

本船は、本事故当時、A社で約6年勤務経験のあるダイビングスタッフCがダイビングガイドに関する作業の統括者であり、その他のダイビングスタッフは、入社後2年以下の者が2人、アルバイトが2人であった。

ダイビングスタッフは、天候や乗客の潜水技量などを勘案し、当日のダイビングポイントなどを船長に要望又は進言する役割を担っていた。

(2) 船長の判断に関する情報

① 黒北ツインロックの選定状況

船長は、本事故当日の11時ごろから風が強まる予想をしていたが、過去に約10m/sの風でも出航操船等の経験があり、また、波が高くなるのは風が強くなった後1時間程度経ってからと考えていたので、黒北ツインロックでダイビング等を行っても11時ごろまでに現場を離れればよいと考えていた。

② 黒北ツインロック付近の錨地の選定状況

船長は、体験ダイビングの乗客がおり、体験ダイビングの水深の限度がA社の規定により5m以浅とされているので、それらの乗客が入水後すぐに体験ダイビングを行うことができるよう、さんご礁の間の奥に入り水深の浅い場所に投錨しようとして判断し、以前A社のダイビングスタッフとして錨泊した経験のある場所付近に投錨することとした。

船長は、錨泊した場所付近が海図上で干出岩の海域であり、GPSプロッターにおいて海底の状態を全く把握できないので、写真でおおむね把握できる携帯電話のWebサイトに表示された自分の位置（以下「現在位置」という。）を船位として確認していた。

また、船長は、投錨後に周囲の水深を確認させて、左舷船尾方から船尾方約7～8m以遠が本船に危険な浅所になっていると認識していた。

③ ダイビングスタッフB收容前の本船の待機場所状況

船長は、ダイビングスタッフBが最後の揚錨作業を行う際、右舷船首方に見えていたダイビングスタッフBから出る気泡を見て、ダイビングスタッフBに近づき過ぎず、また、離れないように前進運転を断続的に行い、ダイビングスタッフBとの相対位置を維持しようとしていた。

船長は、最後の錨が外された後、ダイビングスタッフBの気泡から離れなければ、本船が浅所に接近することはないと思っていたので、携帯電話の Web サイトによる現在位置の確認を行わず、ダイビングスタッフBの気泡からの相対位置を維持する操船に専念していた。

ダイビングスタッフBは、最後に揚錨する錨を放した際に錨索が引かれずに錨が落ちたので、本船の方に少し動いて再度錨を抱えて放し、その後、本船の船首から右舷方に離れるように動いたところ、本船が後進していくように見えた。なお、その間、自分の海面上の気泡が風などで少し本船の方に流れているように見えた。

(3) 船体の状況

本船の構造は、図5のとおりであり、上甲板（全通甲板）が設けられており、船首部から船尾部までの乾舷が約1.0mであった。（図5参照）

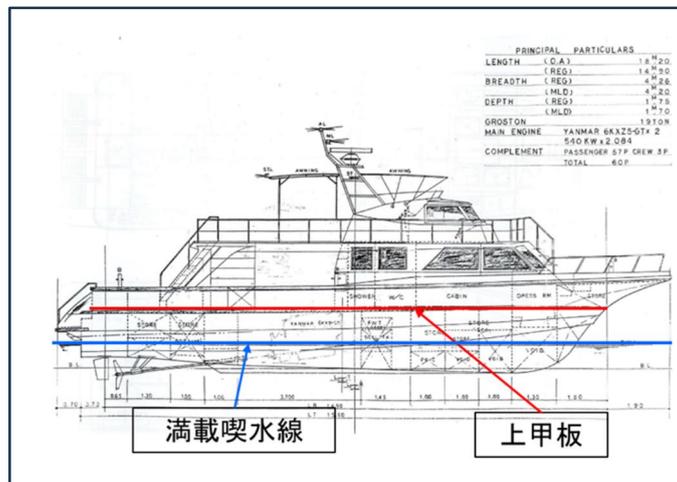


図5 本船一般配置図

本船の喫水は、船首約0.80m、船尾約1.35mであった。

(4) 本船の錨、錨索及び錨の揚収

① 本船の錨及び錨鎖

本船の錨は四爪錨であり、錨索は、錨から約2.8mがチェーンとなっており、その先はナイロン索で構成されていた。

② 錨の揚収

ダイビングスタッフBは、船首側の錨を揚収する際、水深が深いので、錨を岩から外した後、船上のダイビングスタッフBが

錨索を引くタイミングに合わせ、錨から手を離していた。

(5) 黒北ツインロック付近の海域について

黒島の北端から北西端にかけて、北方約200mまで干出のさんご礁が拡延し、同北西端付近は、北方約400mまで水上岩が散在し、その周囲に干出のさんご礁が拡延していた。

(6) A社の安全管理規程

A社は、海上運送法（昭和24年法律第187号）に基づき、不定期航路事業に対する安全管理規程を定め、同規程の中にある運航基準には、次のとおり記載されている。

なお、A社は、ホエールウォッチングを行うために旅客不定期航路事業の届出を沖縄総合事務局に提出していたが、ダイビング等を行うことを目的にしたダイビング船の運航については、同法の規定する船舶運航事業には該当しないと理解していたことから、同局に対しては何ら届出等の手続きを行っていなかった。

(目的)

第1条 この基準は、安全管理規程に基づき、慶良間諸島周辺海域周遊航路の船舶の運航に関する基準を明確にし、もって航海の安全を確保することを目的とする。

(発航の可否判断)

第2条 船長は、発航前に運航の可否判断を行い、発航地港内の気象・海象が次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、発航を中止しなければならない。

(略)

気象・海象	風速	波高	視程
港名			
那覇港	10m/s以上	1m以上	500m以下
阿嘉港	略		

2 船長は、発航前において、航行中に遭遇する気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達するおそれがあるときは、発航を中止しなければならない。

風速	10m/s以上	波高	1.5m以上
----	---------	----	--------

(第3項及び第4項 略)

(基準航行の可否判断等)

第3条 船長は、基準航行を継続した場合、船体の動揺等により旅客の船内における歩行が著しく困難となるおそれがあり、又は搭載貨物、搭載の車両の移動、転倒等の事故が発生するおそれがあると認めるときは、基準航行を中止し、減速、適宜の変針、基準針路の変更その他適切な措置をとらなければならない。

2 前項に掲げる事態が発生するおそれのあるおおよその海上模様及び船体動揺は、次に掲げるとおりである。

風速	風波	視程
13m/s 以上 (船首尾方向の風を除く)	波高 3 m以上又は うねり 階級6以上	500m 以上

3 船長は、航行中、周囲の気象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、目的港への航行の継続を中止し、反転、避泊又は臨時帰港の措置を採らなければならない。ただし、基準経路の変更により目的港への安全な航行の継続が可能と判断されるときには、この限りでない。

風速 13m/s 以上	波高 3 m以上
-------------	----------

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

気象・海象等の関与

あり

事故発生に関する解析

(1) 事故発生の解析

本船は、波浪注意報が発表されている中、ダイビング等を実施する目的で、黒北ツインロック付近のさんご礁が拡張する海域に錨泊し、ダイビング等が終了したことから揚錨しようとしていた際、船長が、錨を揚収中に船位を確認しなかったことから、風浪に圧流されていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。

(2) 事故発生の要因に関する解析

① ダイビング等の場所の選定状況

船長は、体験ダイビングの乗客がおり、体験ダイビングの水深の限度がA社の規定により5m以浅とされていることから、それらの乗客が入水後すぐに体験ダイビングを行うことができるよう、さんご礁の間の奥に入り水深の浅い場所に投錨したものと考えられる。

② 気象判断の状況

船長は、本事故当時、今後北からの風が強まることを予想し、船首を北方に向けて錨泊したものと考えられる。

船長は、本事故当日の11時ごろから風が強まる予想をしていたが、過去に約10m/sの風でも出航操船等の経験があり、また、波が高くなるのは風が強くなった後1時間程度経ってからと考えていたことから、黒北ツインロックでダイビング等を行っても11時ごろまでに現場を離れればよいと思っていたものと考えられる。

③ 本船における投錨及び揚錨作業状況

	<p>本船は、投錨の際、さんご礁を損傷させないように投錨する錨をダイビングスタッフが海中で抱えながら泳いで運び、岩に固定するという特殊な方法で行い、揚錨時には、ダイビングスタッフが岩から外した錨を抱えた状態で、船上のダイビングスタッフが錨索を引き寄せる方法で揚錨作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>④ 船長の操船状況</p> <p>前記①から、船長は、さんご礁の間に入り、水深の浅い場所に投錨したことから、本船周辺に浅所等が存在することを認識していたものと考えられ、このような状態においては、浅所に乗り揚げることがないよう、常時、船位を確認する必要があったものと考えられる。</p> <p>船長は、最後に揚錨する錨が外された後、ダイビングスタッフBの気泡から離れなければ、本船が浅所に接近することはないと思っていたことから、ダイビングスタッフBの気泡からの相対位置を維持する操船に専念し、船位を確認することなく圧流されていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>また、その際、ダイビングスタッフBの海面上の気泡が風などにより、本船の方に流れていた可能性があると考えられる。</p> <p>⑤ A社の安全管理の状況</p> <p>A社は、所有の船舶について、ホエールウォッチングを実施する目的で不定期航路事業の届出を行い、海上運送法に基づく安全管理規程を定めていた。</p> <p>A社は、ダイビング等を目的とする船の出航においても、安全管理規程を準用する運用を行い、同規程を遵守するよう船長等に指導を行っていたものの、ダイビング等を目的とする運航については、ダイビング等用の運航基準などが定められていなかったことから、錨地の選定などは船長及びダイビングスタッフに一任していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、波浪注意報が発表されている中、黒北ツインロック付近のさんご礁が拡延する海域において、ダイビング等を実施する目的で錨泊し、ダイビング等が終了したことから揚錨しようとしていた際、船長が、最後に揚錨する錨を揚収中に船位を確認しなかったため、風浪により圧流されていることに気付かず、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>A社は、本事故後、船長等に対して、次の改善措置を採るよう指示した。</p> <p>(1) ダイビング船の運航に際しては、船長を補佐できる十分な経験者を2名以上は乗船させる。</p> <p>(2) ダイビング船の船長の養成期間について、現在よりも期間を</p>

長く設ける。

- (3) 船長が、経験のない場所に錨泊する場合は、経験ある船長を同乗させるか、事前にダイビングスタッフにより、水深の調査を行う。
- (4) 教育指導者が新人教育に活用できるよう、また、新人船長及び新人船上スタッフが、映像を見て作業手順の確認及び注意点等を繰り返し確認ができるよう、1つ1つの作業状況を動画に収めた安全運航動画マニュアルを作成した。
- (5) 現場作業者の役割及び担当者を明確にするため、役割分担表を作成した。
- (6) 船長は、錨を揚げる前など重要な作業の前には、スタッフミーティングを行い、注意事項を徹底する。
- (7) 船長は、運航に関しては、安全を考慮した慎重な判断を行う。

海上保安庁は、本事故発生を受け、令和7年1月29日、ダイビング事業者の団体、沖縄県、沖縄県警察等の関係者と安全運航に関する意見交換会を開催し、各ダイビング事業者に安全運航基準を作成するよう指導した。

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。

- ・小型船舶の船長は、錨泊する際、錨地周囲の水深の状況を確認しておくこと。
- ・小型船舶の船長は、天候の変化や揚錨する際に船体が風潮流で圧流されることを踏まえ、あらかじめ安全な水域に錨地を選定すること
- ・小型船舶の船長は、気象・海象情報を適時適切に入手し、安全な運航が困難になると予想される場合には、余裕を持って帰航又は避難すること。
- ・ダイビング船の船長は、気象情報等の入手については、運航会社等と連携を密にすること。
- ・ダイビング船の船長は、乗船中のダイビングスタッフと連携をとりながら、揚錨作業等の船上作業を実施すること

付図1 事故発生場所概略図

