

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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6年6月17日 21時30分ごろ
発生場所	沖縄県金武中城港中城湾新港 金武中城港中城新港東防波堤西灯台から真方位319° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯26° 19.3′ 東経127° 51.6′）
事故の概要	補給艦搭載艇11m作業艇は、東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年6月18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	補給艦搭載艇 11m作業艇、5.643トン（基準排水量）
船舶番号、船舶所有者等	なし、防衛省
乗組員等に関する情報	艇長、操縦小型1級（防衛省基準）
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼に欠損、プロペラガードに破損及び舵柱に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 低潮時、潮高 約104cm（中城湾港）
事故の経過	<p>本船は、艇長及び機関長ほか1人が乗り組み、金武中城港内で錨泊中の補給艦の上陸員24人を乗せ、陸上から同艦に同上陸員を移送する目的で、沖縄県沖縄市泡瀬漁港を出航した。</p> <p>本船は、艇長が操舵スタンドの前に立って操船し、艇員が船首部に、機関長が船尾部にそれぞれ立った状態で周囲の見張りを行い、泡瀬漁港内の防波堤先端を通過した後、約7ノットの対地速力で東南東進していた。</p> <p>艇長は、他の港への交通船として本船の出入港操船を何度も行った経験があり、泡瀬漁港の出入港操船については、本事故当日の昼間に5回航行していたものの、夜間は初めてであった。</p> <p>艇長は、事前に海図で水路調査を行い、泡瀬漁港から東南東へ延びる水路（以下「水路」という。）の北端に設置される金武中城港中城新港第4号灯浮標（灯質：単閃赤光、以下「第4号灯浮標」という。また、以下灯浮標については、金武中城港中城新港を省略する。）とその南西方に設置される第3号灯浮標（灯質：単閃緑灯）の間を通航して南南東進する計画にしており、昼間に概略の場所を把握できていたので、灯光の灯質などを海図で確認することなく操船を続けた。</p> <p>艇長は、正船首方に見える赤灯（以下「本件赤灯」という。）を第4号灯浮標であると思い、また、本件赤灯の右側に見える緑灯を水路</p>

の南端付近に設置される第5号灯浮標（灯質：単閃緑灯）の緑灯であると思った。（図1参照）

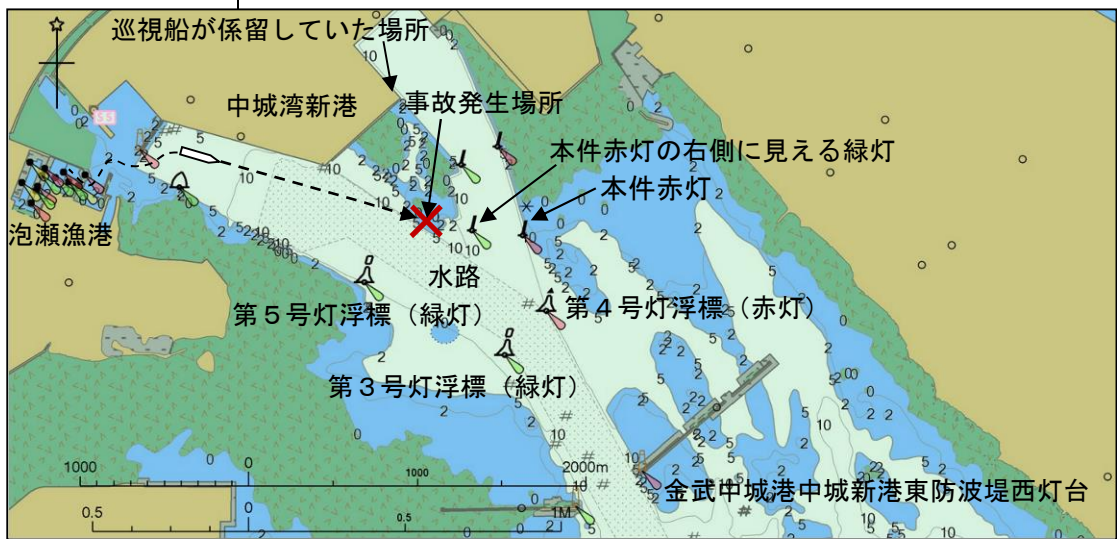


図1 事故発生場所概略図

艇長は、第5号灯浮標の緑灯の南側に浅瀬があることを知っていたので、本件赤灯の右側に見える緑灯を右舷方に見て通過する予定であることを艇員に伝えた。

艇長は、正船首方の緑灯と本件赤灯（以下「本件赤灯等」という。）を認め、違和感を覚えながら、そのまま二つの灯火の間に針路を向けて同じ針路及び速力で東南東進を続けたところ、船底に衝撃を感じて機関が停止し、同緑灯西方260m付近の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げたことに気付いた。

本船は、艇長が、機関を始動させ、クラッチを入れても前後進ができなかったので、自力航行ができないと判断して補給艦の上官に本事故の発生を報告した。

本船は、その後、北方に漂流し、沖縄県うるま市中城湾港に係船中の海上保安庁の巡視船付近に流れ着き、同巡視船の乗組員が本船の漂流状況に気付いた。

本船は、巡視船によりえい航され、その後、補給艦の内火艇によってえい航が引き継がれ帰艦した。

艇長は、本件赤灯及びその右側の緑灯が、それぞれ、第4号灯浮標の赤灯の北北西方約450mに設置された灯標（赤灯）、及びその西方約300mの灯標（緑灯）であったと本事故後に分かった。

艇長は、本事故当時、第4号灯浮標の赤灯が街明かりに紛れて見えづらく、正船首方に見える本件赤灯に船首が向いた際、本船が南風で原針路より北方に圧流されていたので、本件赤灯を第4号灯浮標の赤灯であると思い込み、本件赤灯に向けて航行を続けてしまったと本事故後に思った。

艇長は、本事故前、第5号灯浮標の緑灯が既に右舷方に離れていた

	<p>ものの、明確に緑灯と判別できていなかったのも、本件赤灯のすぐ右側に見えた緑灯を第5号灯浮標であると思い込んでいたと本事故後に思った。</p> <p>艇長は、航行する海域の避険線及び浅所等を記載した海図の写しを携行していたが、本事故当時、泡瀬漁港付近の海域では様々な航路標識が点滅しており、船位を正確に把握できていなかった。また、海図に記載していた針路は、115°の針路線を165°と誤って表記していた。</p> <p>艇長は、今まで他の港で何度も夜間操船の経験があり、本事故発生海域については、本事故当日、補給艦内で上陸員の移送経路及び周囲の地形等の教育を受け、昼間に同経路を5回航行していたので、海図を見て本件赤灯等のコンパス方位及び灯質を確認していなかった。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターは設置されておらず、マグネットコンパスが設置されていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.35m、船尾約1.17mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、泡瀬漁港から沖合に錨泊中の補給艦に向けて東南東進中、艇長が、同漁港沖の航路標識の灯質や設置状況をあらかじめ確認していなかったことから、本件赤灯を第4号灯浮標の赤灯、また、本件赤灯の右側に見える緑灯を第5号灯浮標であると思い込み、本件赤灯を船首目標として航行し、水路の北端から外れ、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>艇長は、今まで他の港で何度も夜間操船の経験があり、本事故発生海域については、本事故当日、補給艦内で上陸員の移送経路及び周囲の地形等の教育を受け、昼間に同経路を5回航行していたことから、海図を見て本件赤灯等のコンパス方位及び灯質を確認していなかったものと考えられる。</p> <p>艇長は、正船首方に見える本件赤灯に船首が向いた際、本船が南風で原針路より北方に圧流されていたことから、本件赤灯を第4号灯浮標の赤灯であると思い込んだものと考えられる。</p> <p>艇長は、第4号灯浮標の赤灯が街明かりに紛れて見えづらかったことから、第4号灯浮標を認識できなかったものと考えられる。</p> <p>艇長は、第5号灯浮標の緑灯が既に右舷方に離れており、明確に緑灯と判別できていなかったことから、本件赤灯のすぐ右側に見えた緑灯を第5号灯浮標であると思い込んだものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、泡瀬漁港から沖合に錨泊中の補給艦に向けて東南東進中、艇長が、同漁港沖の航路標識の灯質や設置状況をあらかじめ確認していなかったため、航行上の目標にしていた航路標識の本件赤灯等を他の灯火と見間違え、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</p>

られる。

- ・ 搭載船の船長は、夜間、航路標識が多く複雑な港湾を航行する際は、事前の灯質の調査を行い、安全な場所で停船するなどしてコンパス方位及び灯質の確認を行って灯質を識別し、船位を把握すること。また、事前に乗組員の協力を得て、海図で針路等を定めた出航計画に誤った表記がないか確認すること。
- ・ 船長は、夜間においては、発航する前に岸壁において、陸上の街明かりが航路標識の灯火と紛れて見間違えないように、灯火の設置状況及び見え方などをよく観察しておくこと。
- ・ 搭載船を保有する船舶の船長は、搭載船の船長が、操船中、特に夜間は単独で海図を見て確認することが困難と考えられる場合は、船長のほかに海図を把握できる者を同乗させ、操船を補佐させることが望ましい。なお、操船を補佐する乗組員を乗せられない場合は、搭載船にGPSプロッター等を装備させ、搭載船の船長に操船の補助として活用させることを検討することが望ましい。