

## 船舶事故調査報告書

令和7年10月22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10月15日 05時49分頃   |
| 発生場所        | 沖縄県竹富町竹富島南東方沖<br>竹富島南水路第4号立標から真方位075° 300m付近<br>(概位 北緯24°19.0' 東経124°06.3')  |
| 事故の概要       | 作業船マハロは、台船をえい航して西南西進中、浅所に乗り揚げた。  |
| 事故調査の経過     | 令和6年10月16日、主管調査官（那覇事務所）を指名<br>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   | 作業船 マハロ、19トン   |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 273-10795長崎、株式会社倉元建設（A社）   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長、一級小型・特殊・特定  |
| 負傷者         | なし   |
| 損傷          | 船底外板に擦過傷   |
| 気象・海象       | 気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約170cm（石垣）   |
| 事故の経過       | <p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、長さ約45.73m及び幅約17.68mの台船（空船）をえい航して全長約100mの引船列を構成し、竹富町西表島仲間港へ向けて沖縄県石垣市石垣港を出航した。</p> <p>本船は、GPSプロッターを起動し、船長が操船に、甲板員が台船の監視にそれぞれ当たり、竹富南航路（以下「本件航路」という。）へ向け、手動操舵で、約3～4ノットの対地速力で西南西進していた。</p> <p>船長は、本件航路入口に設置された竹富島南水路第1号立標（左舷標識。以下立標については、「竹富島南水路」を省略する。）及び第2号立標（右舷標識）の間隔が約70mと狭く、台船をえい航しながら両立標間を通過することは危険と思い、一旦本件航路を外れて第1号立標の南方を航行することとした。</p> <p>船長は、本船が第1号立標を右舷側に見て通過した後、甲板員から台船が第1号立標を通過したとの報告を受け、いずれ右寄りに針路を変えて本件航路に戻るつもりで本件航路最狭部出口に設置された第4号立標を船首目標として西南西進を続けていたところ、本船が本件航路南方の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、惰力で本船の北側に流れてきた台船を錨泊させた後、本事故の発生をA社に連絡し、代わりの引船の来援を要請した。</p> |

|       |  |
|-------|--|
|       | <p>船長は、来援した引船に台船をえい航させて仲間港へ向かわせ、本船は、別途来援した引船により本件浅所から引き出され、自力で石垣港に帰航した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.85m、船尾約2.00mであった。</p> <p>船長は、本件航路を過去に何度も航行しており、ふだんから台船をえい航する際には、第1号立標と第2号立標の間は通過せず、第1号立標の南方を支障なく航行していた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの表示レンジを広範囲に設定しており、本件浅所の位置が明確に表示されていない状態で使用していた。</p> <p>(図1 参照)</p> <p>図1 航行経路図</p> |
| 分析    | <p>本船は、台船をえい航して竹富島南東方沖を西南西進中、船長が本件浅所の位置を正確に把握していなかったことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの表示レンジを適切に設定していなかったことから、本件浅所の位置や本船との距離を正確に把握していなかったものと考えられる。</p>   |
| 原因    | <p>本事故は、夜間、本船が、台船をえい航して竹富島南東方沖を西南西進中、船長が本件浅所の位置を正確に把握していなかったため、本件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"> <li>・船長は、GPSプロッターの表示レンジを適切に設定し、浅所の位置及び自船との距離を正確に把握すること。</li> </ul>  |