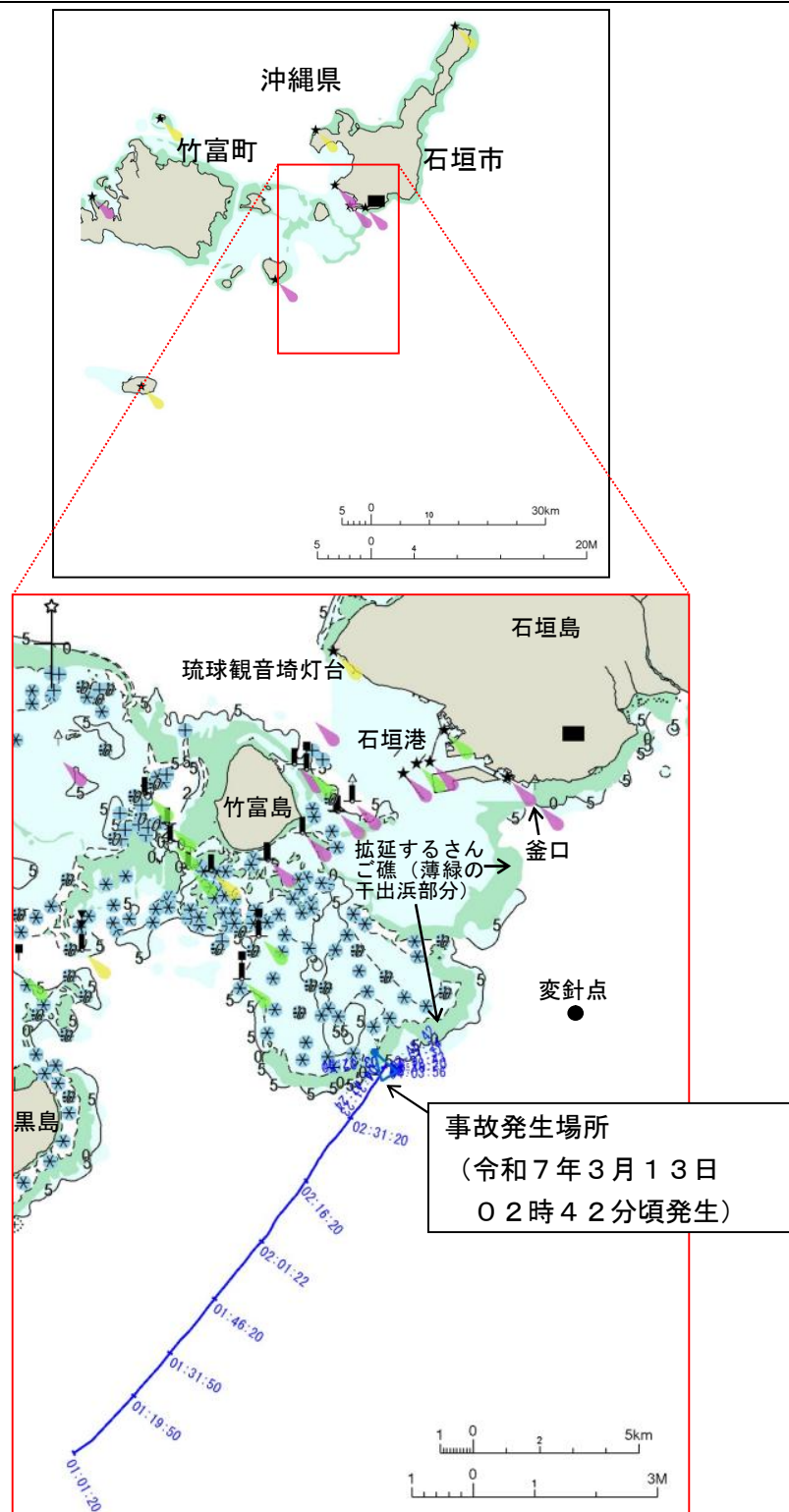


船舶事故調査報告書

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7年3月13日 02時42分頃
発生場所	沖縄県 ^{たけとみ} 竹富町竹富島南南東方沖 琉球 ^{りゅうきゅう} 観音埼灯台から真方位173° 6.8海里（M）付近 （概位 北緯24° 15.2′ 東経124° 07.6′）
事故の概要	漁船 ^{せいとく} 征徳丸は、北東進中、さんご礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年3月14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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 征徳丸、9.7トン ON2-3136（漁船登録番号）、個人所有 第294-14897号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	船底外板に亀裂、凹損等（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか2人（共にインドネシア共和国籍）が乗り組み、竹富町黒島南方沖で操業を終え、沖縄県石垣市石垣港に向けて帰港を開始した。 船長は、単独で操船に当たり、石垣港南東方の^{はがまぐち}釜口と呼称する水路から南西方に向けて竹富島南方沖まで拡張するさんご礁を避けて、釜口から同港に入港する予定で、広域表示としたGPSプロッターで釜口南南東方沖3.5M付近に目標地点（以下「変針点」という。）を設定し、約5ノットの対地速力で、自動操舵により本船を北東進させた。 船長は、GPSプロッターを見ていたところ、本船の進路が予定の針路線より左方にずれていることに気付いた。また、自動操舵装置の操作パネルにエラーコードが表示されていたので、同装置に何らかの不具合が生じているものと思った。 船長は、エラーコードの意味がよく分からなかったものの、進路及び速力を保持したままGPSプロッターで変針点を再設定したり、自動操舵装置を再起動したりして、同装置を復旧することに気を取られているうち、突然衝撃を感じ、GPSプロッターを詳細表示に切り換えて確認したところ、さんご礁に乗り揚げたことに気付いた。 （図1 参照）



船長は、所属の漁業協同組合の担当者を通じて海上保安庁に救助を依頼した。

本船は、南寄りの風と波によって横倒しになり、続いて船底を上にした状態になった。

救命胴衣を着用した船長ほか乗組員 2 人は、船底に這い上がって救助を待ち、その後、来援した海上保安庁の回転翼機により吊り上げ救

	助された。 本船は、後日、クレーン台船により引き出され、石垣港に陸揚げされて廃船処理された。 本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。 船長は、帰港中、時々GPSプロッターで船位を確認していたが、黒島南方沖から石垣市石垣島の中央部付近までが映るように、GPSプロッターを広域表示としていたので、本船の進路が左方にずれていることに気付くのが遅れ、また、竹富島南南東方沖のさんご礁に向かって航行していることに気付くことができなかったと思った。 船長は、自動操舵装置に不具合が生じた際、同装置を復旧することに気を取られ、船位の確認を行っていなかった。 本事故当時、広域表示としたGPSプロッターには、水深が深いところの等深線は表示されていたが、本船が乗り揚げた水深が浅いところの等深線及びさんご礁は表示されていなかった。
分析	本船は、北東進中、自動操舵装置に不具合が生じた際、船長が、同装置を復旧することに意識を集中し、GPSプロッターを活用して船位の確認を行わなかったことから、竹富島南南東方沖のさんご礁に向かって航行していることに気付かず、同さんご礁に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、時々GPSプロッターで船位を確認していたものの、GPSプロッターを広域表示としていたことから、本船の進路が左方にずれていることに気付くのが遅れたものと考えられる。また、広域表示としたGPSプロッターには、さんご礁が表示されていなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、北東進中、自動操舵装置に不具合が生じた際、船長が、同装置を復旧することに意識を集中し、船位の確認を行わなかったため、竹富島南南東方沖のさんご礁に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、航行に必要な装置や機器に不具合が生じて復旧作業を行う場合、船位を確認した上で安全な海域に停船させてから同作業を行うこと。 ・ 船長は、GPSプロッター等の航海計器を適切に使用して、船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、自船の装置や機器の取扱いに習熟しておくこと。