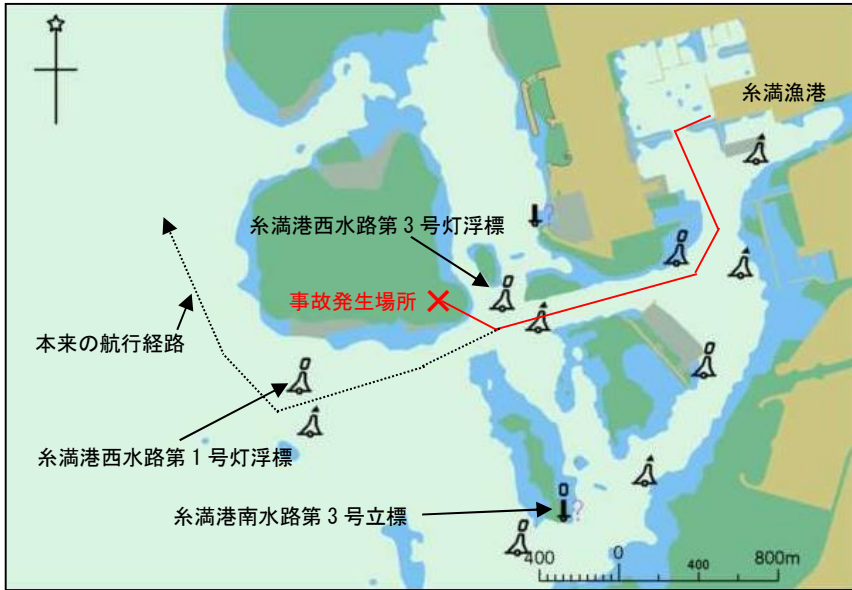


船舶事故調査報告書

令和7年1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6月12日 09時21分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市糸満漁港南西方沖 糸満港南水路第3号立標から真方位328°1,180m付近 (概位 北緯26°07.4′ 東経127°38.7′)
事故の概要	作業船第八福吉丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年8月7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	作業船 第八福吉丸、70トン
船舶番号、船舶所有者等	120826、株式会社オークラ海事建設
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、推進器翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、燃料油補給の目的で、糸満漁港を出港し、沖縄県那覇港浦添ふ頭地区に向けて同漁港西方沖の糸満港西水路（以下「西水路」という。）を約5ノットの対地速力で西進していた。（図1参照）</p>  <p>図1 事故発生経過概略図</p> <p>船長は、GPSプロッター及びレーダーを作動させて単独の航海当直に当たり、舵輪の前に立って目視で周囲の見張りを行っていた。 船長は、糸満港西水路第3号灯浮標（以下、灯浮標については「糸</p>

	<p>満港西水路」を省略する。) をその先にある第 1 号灯浮標と思い、第 3 号灯浮標を通過した後、右転したところ、小さな衝撃を感じ、浅所に乗り揚げたと思ったが異常を認めなかったため、操船を続け、目的地の那覇港浦添ふ頭地区に本船を着岸させた。</p> <p>本船は、翌日、糸満漁港内にある造船所に上架され、船底外板に擦過傷及び推進器翼に曲損が発見された。</p> <p>本船の喫水は、船首約 1.0m、船尾約 2.3m であった。</p> <p>船長は、ふだん、乗組員を船首部と船尾部の出港部署配置に付けていたが、本事故当時、乗組員が別の作業を行っていたため、同配置に付けていなかった。</p> <p>船長が所属している会社の担当者は、船長が、糸満漁港の入出港の経験が十分ではなく、同港の航路標識や浅所の位置を正確に把握できていなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、糸満漁港に 10 回程度入出港した経験があったので、目視のみで船位を確認しながら航行できると思い、本事故当時、GPS プロッター及びレーダーを使用して船位の確認を行っていなかった。</p> <p>船長は、第 3 号灯浮標を変針時の横目標である第 1 号灯浮標と勘違いしてしまったのではないかと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、西水路を西進中、船長が、GPS プロッターなどの航海計器を使用して船位の確認を適切に行っていなかったことから、糸満漁港港口付近の浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、目視のみで船位を確認しながら航行中、第 3 号灯浮標を変針時の横目標である第 1 号灯浮標と勘違いをして右転したことから、糸満漁港港口付近の浅所に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、糸満漁港の入出港の経験が十分でなかったことから、航路標識等の位置を正確に把握できていなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、西水路を西進中、船長が、GPS プロッターなどの航海計器を使用して船位の確認を適切に行っていなかったため、糸満漁港港口付近の浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、入港経験の少ない港に出入港する場合は、水路調査を十分に行うこと。</li> <li>・ 船長は、目視のみに頼らず、GPS プロッターなどの航海計器を併用して自船の位置を正確に把握すること。</li> <li>・ 船長は、出入港時に周囲の見張りを適切に行うため、船首尾部員を配置することが望ましい。</li> </ul>