

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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9日 10時30分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市糸満漁港港口 トコマサリ礁灯標から真方位031° 2.1海里付近 (概位 北緯26° 07.5′ 東経127° 39.4′)
事故の概要	漁船豪栄丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故の経過	令和6年6月10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 豪栄丸、14トン MZ2-10421（漁船登録番号）、株式会社大眞 第281-43212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・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	スタビライザーに折損、プロペラに曲損、中央部船底外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約156cm（那覇）
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、漁獲物の水揚げ、燃料補給等の目的で、糸満漁港に向け、船長が操舵室の屋根の上に立ち、手動操舵（リモコン操舵）により、約6ノットの対地速力で、糸満港西水路第1号灯浮標（以下灯浮標については「糸満港西水路」を省略する。）と第2号灯浮標の間を通過した後、東北東進していた。 本船は、次の第3号灯浮標と第4号灯浮標の間を通過して浅所（さんご礁）に挟まれた水路（以下「本件水路」という。）に入り、船長が、第5号灯浮標と第6号灯浮標の間を通過しようと目視で操船していたが、右舷方の浅所が近いと思ったので、リモコン操舵のダイヤル（以下「操舵ダイヤル」という。）を回して左舵約10°とした。 船長は、本船が、少し船首が左回頭したところで右舷方の浅所から離れる進路になり、操舵ダイヤルを回して舵中央側に戻した。 本船は、その後、船長が、入港準備作業を終わらせて左舷通路に来ていた乗組員（以下「乗組員A」という。）と会話をしながら、左舷船首方の糸満漁港の防波堤内側にいたサバニ^{*1}を模擬した手漕ぎボート（以下単に「手漕ぎボート」という。）を見ていたところ、左舷方の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。

^{*1} 「サバニ」とは、琉球列島で漁業者に古くから使われていた漁船をいう。

(図1 参照)



図1 事故発生場所概略図

船長は、付近で操業していた漁船に漁業無線で救援を依頼したが、来援した同船では、本船を引き出すことができず、知人に電話して少し大型の漁船に本船の引き出しを依頼した。

その後、船長は、巡視艇で来援した海上保安官に、夜間の離礁作業は危険であるので翌朝に行うように指示された。

本船は、翌朝、満潮の約1時間前に、知人が手配した漁船により引き出されて離礁し、船長が操船して糸満漁港に入港した。

船長は、通常、操舵ダイヤルを回して舵中央側に戻した際に何かに引っ掛かるような感覚があったが、本事故当時に左舵約10°から舵中央側に戻したときには、そのような感覚がなかった。

船長は、操舵ダイヤルを回して舵中央側に戻した後、手漕ぎボートを見ていたので、船首の振れ及び進路を見ていなかった。

乗組員Aは、入港操船時には、防舷物などの入港準備作業を終えた後は、船長の左舷側の場所で見張りなどの補佐を行っていたが、本事故当時、船長と同じように糸満漁港内にいた手漕ぎボートを見ていた。

本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.2mであった。

分析

本船は、糸満漁港港口の本件水路を東進中、船長が、右舷方の浅所から距離を離すように操舵ダイヤルを回して左舵約10°から舵中央側に戻した後、左舷船首方の手漕ぎボートに意識を向けて本船の進路を確認しなかったことから、ゆっくりと左回頭をしながら、本件浅所に向かっていることに気付かず、乗り揚げたものと考えられる。

船長は、本事故当時、操舵ダイヤルを回して左舵約10°から舵中央側に戻した際、溝にはまるような感覚を持たなかったことから、舵中央の少し左舵側で操舵ダイヤルを止めた可能性があると考えられる。

	船長は、その後、本船の左舷船首方の手漕ぎボートを見続けていたことから、本船の船首の振れ及び進路を確認していなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、糸満漁港港口の本件水路を東進中、船長が、操舵ダイヤルを回して左舵約10°から舵中央側に戻した後、本船の左舷船首方の手漕ぎボートに意識を向けて本船の進路を確認していなかったため、ゆっくりと左回頭をしながら、本件浅所に向かっていることに気付かず、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及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、針路を変更しようと舵を取り、舵中央に戻した後は、変針後の進路を確認し、必要に応じて当て舵を使用すること。 ・ 船長は、狭い水路を航行する際は、進路及び船位を常時把握すること。 ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。