

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10月16日 07時08分ごろ
発生場所	沖縄県金武中城港中城湾新港地区西ふ頭東南東方沖 金武中城港泡瀬波除防波堤灯台から真方位099° 1.3海里付近 (概位 北緯26° 19.3′ 東経127° 51.9′)
事故の概要	貨物船第五晶恵丸は、港内を航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年10月17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	貨物船 第五晶恵丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	136124、神藤海運有限公司（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船尾部船底外板及びシューピースに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約187cm (中城湾港) 太陽高度及び方位：高度 約8°、真方位 約104° (いずれも 07時08分ごろ)
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、中城湾新港地区西ふ頭（以下、ふ頭の名称については「中城湾新港地区」を省略する。）において揚げ荷役を行った後、東ふ頭に移動する目的で、船長が左ウイングで操船指揮に当たり、空船で西ふ頭の岸壁を離岸した。</p> <p>本船は、主機を微速力前進とし、離岸後、船長が操舵スタンドに立って操舵に当たり、手動操舵で西ふ頭から港口南東方につながる水路（以下「西側水路」という。）を南東進した。</p> <p>西側水路北東方沖では、浚渫等工事作業が行われており、船舶の航泊禁止区域（以下単に「航泊禁止区域」という。）が設定され、航泊禁止区域には黄色の灯浮標が設置されていた。</p> <p>本船は、航泊禁止区域の南東端を示す灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）南東方付近で左転し、その後、西側水路から航泊禁止区域の東側の水路（以下「東側水路」という。）に入り、東ふ頭に向かう予定であった。</p> <p>船長は、主機を増速して約8.5ノットの対地速力とし、本船を西側水路に沿って少し左転させて東南東進中、左舷船首方に視認した灯標を本件灯浮標と思った。</p> <p>船長は、本船を更に左転させ、視認した灯標を左舷正横に通過して</p>

東側水路に向けようと左舵一杯としたところ、同灯標との距離が約30mの所で同灯標が赤色であり、東側水路の北東側境界線に設置されている灯標（以下「東側水路の右舷灯標」という。）であること及び船首方に浅瀬があることに気付いた。

船長は、本船が左回頭の惰力により行きあしが速く、すぐに停止できないと思い、左舵を取ったまま東側水路に向かって浅瀬への乗揚を回避しようと試みたが、本船が減速して停止したことから、東側水路入口東方沖に拡延する浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げたことに気付いた。（図1参照）

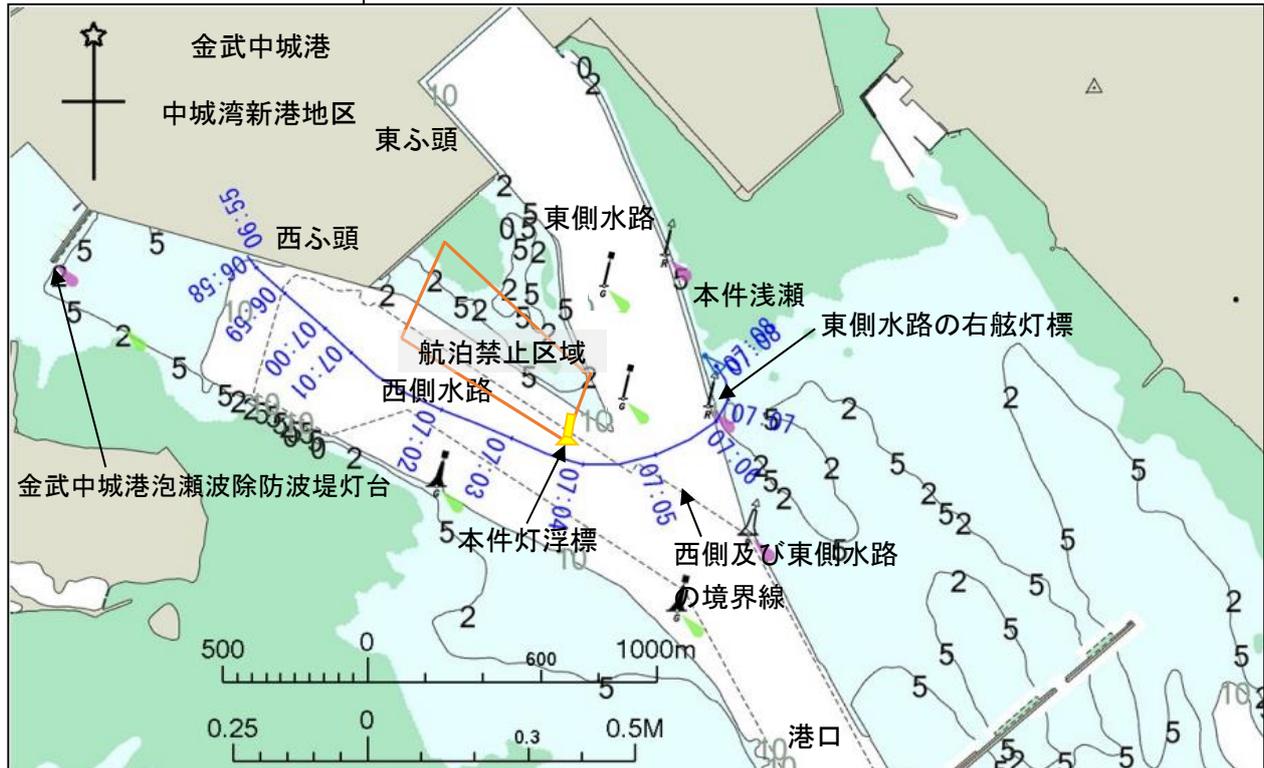


図1 航行経路図

船長は、主機を後進にかけたが本船を離礁させることができず、一旦主機を停止させた後、118番通報し、A社に本事故の発生を報告した。

本船は、A社が手配したタグボートにより離礁した。

船長は、本事故当時、日出時の日差しが海面で反射して眩しかったので、本件灯浮標に気付かず、その先に視認した東側水路の右舷灯標を本件灯浮標と思っていた。

船長は、東ふ頭に着岸するのは初めてであり、西ふ頭にはこれまで1、2回程度着岸したことがあった。

船長は、GPSプロッターを表示させていたが、主に目視により操船を行っていたので、同プロッターで船位の確認を行っていなかった。

本船の喫水は、船首約1.7m、船尾約3.3mであった。

<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、西ふ頭から東ふ頭に向けて航行中、船長が、船位の確認を行わなかったことから、東側水路の右舷灯標を本件灯浮標と思い込み、左舵を取ったまま操船を続け、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、主に目視により操船を行っており、日出時の日差しが海面で反射して眩しかったことから、本件灯浮標に気付かず、その先に視認した東側水路の右舷灯標を本件灯浮標と思い込んだものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、西ふ頭から東ふ頭に向けて航行中、船長が、船位の確認を行わなかったため、本件浅瀬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、港内操船において、目視のみで航路標識等を識別して船舶を航行させることなく、GPSプロッター等で船位を適切に確認すること。また、日差しが眩しい場合は、サングラス等を活用し、航路標識等の目視確認を行うこと。</li> <li>・ 船長は、狭い水域において、大角度で変針をするときには、舵効を考慮し、直ちに停止できるように港内における極微速力で船舶を航行させること。</li> </ul>