

船舶事故調査報告書

令和7年7月23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7月16日 08時30分ごろ
発生場所	沖縄県 ^{ぎのわん} 宜野湾市宜野湾漁港北西方沖 宜野湾港北防波堤灯台から真方位048° 1,600m付近 (概位 北緯26° 17.3′ 東経127° 44.2′)
事故の概要	漁船 ^{しんかい} 新海丸は、航行中、干出岩に乗り揚げた。
事故の経過	令和6年7月18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	漁船 新海丸、15.95トン
船舶番号、船舶所有者等	ON2-0953（漁船登録番号）、個人所有 第296-23152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	舵軸下の支え板の下面に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時、潮高 約81cm（那覇） 太陽の高度及び方位：高度 34.2°、方位 081.1°
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、業務を終え、宜野湾漁港に帰港する目的で、GPSプロッターを表示させ、宜野湾漁港北西方沖を約6ノットの対地速力で東進していた。</p> <p>船長は、宜野湾漁港入口の防波堤突端付近にある白色で塗装されている消波ブロックを視認できたので、周囲の船舶の状況を確認しようとしてリモコンダイヤルを持って操舵室の前に出て、目視で周囲を見ながら本船を右転させ、しばらく同漁港の入口に向かって航行していた。</p> <p>船長は、太陽の海面反射により、海面下のさんご礁などが見えにくく、思っていたところ、本船が宜野湾港入口西北西方沖の干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げた。</p> <p>(図1 参照)</p>

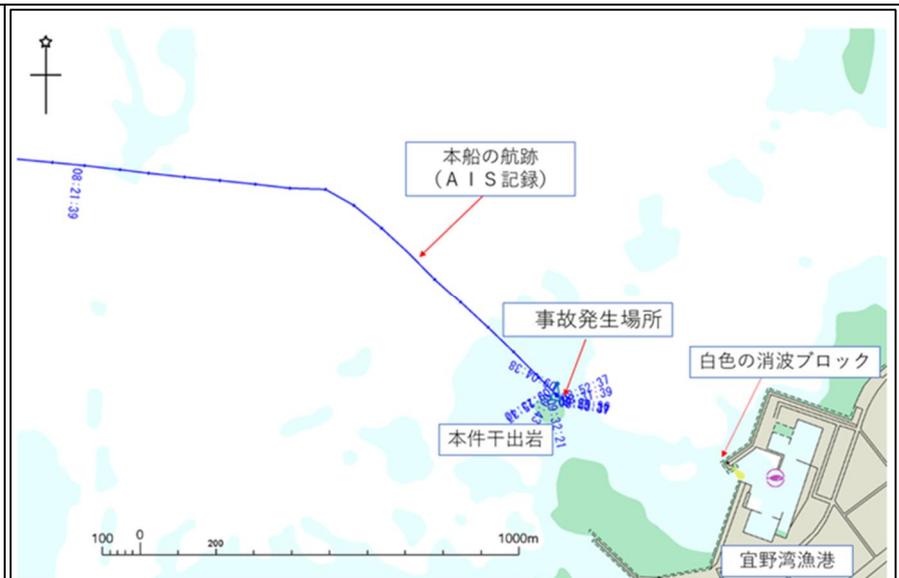


図1 航行経路図

船長は、後進で自力離礁しようとしたものの、離礁できなかったで、浸水がないことを確認した後、高潮時に僚船に引き出してもらえば離礁できると思い、僚船に救援を要請した。

本船は、救援を要請した僚船とは別の僚船が来援して引き出され、宜野湾漁港に自力で帰港した。

船長は、本事故前に本船を右転させた後、さんご礁などの浅所は、目視でも色の違いにより判別できると思い、GPSプロッターを確認せずに操船を続けたが、太陽光の海面反射により海面下が見えにくい状況であった。

船長は、操舵室内に窓枠による死角があるので、出入港時は操舵室の外に出て操船を行うようにしていた。

海図W1277（宜野湾港）には、宜野湾漁港入口の西北西方沖約450～550mに本件干出岩が記載されている。

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。

分析

本船は、宜野湾漁港に向けて南東進中、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。

リモコンダイヤルで操船していた船長は、操舵室の前に出て目視のみで見張りを行っていたことから、太陽光の海面反射及び海水の濁りにより海面下が見えにくかったものと考えられる。

船長は、さんご礁などの浅所が、目視でも色の違いにより判別できると思ったことから、GPSプロッターで船位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、宜野湾漁港に向けて南東進中、太陽光の海面反射及び海水の濁りにより海面下が見えにくい状況下、船長が、目視のみで見張りを行い、GPSプロッターにより船位を確認しなかったため、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。

	<p>船長は、さんご礁などの浅所が、目視でも色の違いにより判別できると思い、GPSプロッターで船位を確認せずに操船を続け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。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、浅所の散在する海域を航行する際は、操舵室の外で操船する場合も、適宜GPSプロッターにより船位を確認すること。・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁へ通報すること。