

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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12月31日 02時30分頃
発生場所	沖縄県うるま市平安座島南西方沖 金武中城港浜地区防波堤灯台から真方位307° 1.0海里付近 (概位 北緯26° 20.4′ 東経127° 56.2′)
事故の概要	遊漁船兼作業船兼警戒船MIYAは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年2月3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	遊漁船兼作業船兼警戒船 MIYA、8.5トン
船舶番号、船舶所有者等	250-18924 沖縄、個人所有
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	プロペラ翼、プロペラ軸及び舵に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>(1) うるま市の平安座第一航路の状況</p> <p>うるま市の勝連半島と平安座島を結ぶ海中道路の平安座島側には世開橋が架けられており、同橋の下で、沖縄県によって金武湾港（平安座南地区）平安座第一航路（仮称、以下「本件水路」という。）の浚渫工事が平成21年度に着手され、令和3年度に本件水路の暫定供用が開始されていた。</p> <p>本件水路は、世開橋の北西側（沖縄県金武湾側）から同橋の南東側（うるま市浜比嘉島側）にかけて浚渫された、全長約2,010m幅約30m水深約1.5mの水路であり、令和8年度以降に水深約3.0mにまで浚渫して完成する予定で、海図等の水路図誌には記載されていなかった。</p> <p>(写真1、図1 参照)</p>



写真1 本件水路（世開橋から金武湾側を撮影）

(2) 本件水路の航路標識の状況

本件水路の金武湾側出入口（以下「本件水路出入口」という。）の左右両側には、地元の漁業協同組合によって、簡易的な標識（以下「本件標識」という。）が設置されていた。

本件標識は、赤色及び黄色の点滅灯（毎5秒に1閃光、光達距離約3km）で、専用のブイに取り付けられ、灯高が約50cmであった。

金武湾港の港湾管理者である沖縄県では、本件水路の暫定供用中に標識灯などの設置予定はなく、令和8年度以降の完成に向けて浚渫及び標識灯設置に関する予算要求を進めていくこととしていた。

(3) 船長の事前の航海計画及び本件標識の認識状況

船長は、本船を令和6年12月初旬に中古で購入した後、12月中旬に神奈川県平塚市を出航し、金武湾から本件水路を航行してうるま市平安座漁港に回航する航海計画を立てた。

船長は、うるま市に居住しており、本件水路を航行した経験が1回あり、回航の航海計画を立てる際にも世開橋の上から本件標識の位置を目視で確認していた。

(4) 事故発生に至る経過

本船は、船長が1人で乗り組み、回航の航海計画では令和6年12月30日の日中に平安座漁港に入港する予定であったところ、予定が遅れて鹿児島県与論町与論島付近で日没となったが、そのまま航行を続けて金武湾に入り、本件水路に向けて南西進した。

船長は、操舵室で手動操舵による操船に当たり、スマートフォンの地図アプリケーションを見ながら船位を確認し、本件水路出入口の本件標識を目視で探しながら、低速力で本船を南西進させた。

船長は、本件標識が確認しづらかったので、本件水路出入口付近に北東側から接近したところで本船を一旦停止させ、船首部に移動して本件標識を目視で確認した後、操舵室に戻って本船を発進させ、本件水路出入口に向けて左舵を取った。

本船は、左転中、突然、右舷側から西寄りの強風を受け、船長が乗揚の危険を感じて機関操縦レバーを後進に操作したものの、強風に圧流されて本件水路出入口東側の浅所に乗り揚げた。

船長は、118番通報で救助を要請し、その後、消防によって救助された。本船は、来援した地元漁船によって浅所から引き出され、平安座漁港に入港した。

本船の喫水は、不詳であった。

(図1 参照)



図1 事故発生場所概略図

(5) 平安座漁港に入港する際の進路に関する情報

地元漁船の船長の口述によれば、次のとおりであった。

平安座漁港に入港する際、本件水路の金武湾側から入港する進路と浜比嘉口側から入港する進路がある。

夜間、付近の航行に慣れている地元の船舶は、GPSプロッターの過去の航跡線に沿って本件水路の金武湾側からも入港することができるが、付近の航行に不慣れな船舶は、本件水路の幅が狭い上、本件水路出入口が分かりにくいので、浜比嘉口側から入港するのが一般的である。

分析

本船は、金武湾において、南西進中、船長が、付近の航行に慣れていなかった上、夜間の通航が困難な本件水路に向けて航行しようとしたことから、本件水路出入口に向けて左転した際、西寄りの強風を受けて圧流され、本件水路出入口東側の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

	<p>本件水路は、水深等の情報が不十分であり、水路の幅が狭い上、本件水路出入口が分かりにくいことから、通航経験が少ない船長にとっては、夜間の通航が困難な水路であったものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水路を航行した経験が1回であり、付近の航行に慣れていなかったものと考えられる。</p> <p>本件標識は、灯高が低く見づらかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、平安座漁港に入港するに際し、水深等の情報が不十分な本件水路を航行しようとしたため、本件水路出入口付近で強風を受けて圧流され、本件水路出入口付近の浅所に乗り揚げ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、通航経験が少ない港に入港する場合、夜間においては、狭い水路からではなく、広い水路から入港し、また、可能な限り日中に入港することが望ましい。 ・ 港湾管理者は、水路の幅が狭く、水路出入口が分かりにくい水路には、灯高が高く、視認性が良い航路標識を設置することが望ましい。