

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7年8月29日 13時30分頃
発生場所	沖縄県南城市久高島西方沖 久高島灯台から真方位251° 1,720m付近 (概位 北緯26°09.0′ 東経127°52.1′)
事故の概要	漁船第一光和丸は、南南東進中、干出浜に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年9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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 第一光和丸、12トン ON2-0956（漁船登録番号）、個人所有 第290-54170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	プロペラ翼に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約4.0m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、交換した発電機の試運転の目的で、沖縄県与那原町当添漁港を出航した。</p> <p>船長は、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、自動操舵装置の設定をコンパスと連動して船首方位を保持する設定（以下「船首設定」という。本設定では、圧流等の影響によって進路は変わることがある。）とし、目標船首方位を適宜調整しながら約3～4ノットの対地速力で本船を東進させた。</p> <p>船長は、久高島と平瀬と称する干出浜との間の久高口を通過する予定で、金武中城港ウインタク灯標をほぼ右舷正横方に見る頃、船首設定のまま目標船首方位を変えることで右転させ、平瀬東端に設置された琉球平瀬灯標の東方に目標船首方位を向けて本船を南南東進させた。</p> <p>船長は、出航時から発電機の運転状況が気になっており、右転してしばらく経過し、琉球東灯標まで約1海里（M）となった頃、目視で船首方を確認し、同灯標を右舷船首方に見る進路で航行しているので、しばらく操舵室を離れても大丈夫と思い、発電機が設置された操舵室前方の機関室に向かった。</p> <p>船長は、機関室内に入ろうと、同室囲壁右舷側に設けられた出入口に上半身を入れていたところ、本船は平瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、音と衝撃で本船が乗り揚げたことを知り、操舵室に戻って</p>

主機操縦レバーを後進に操作したものの本船を離礁させることができなかった。

船長は、その後も幾度か本船の離礁を試みたものの離礁させることができず、本事故発生の約2時間後、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、同組合が海上保安庁へ通報した。

本船は、その後、潮位の上昇によって離礁し、来援した僚船と共に自力で当添漁港に帰航した。

本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約2.0mであった。

本船の自動操舵装置は、本事故当時に使用していた船首方位設定のほか、GPSと連動して進路（航路）を保持する設定（以下「進路設定」という。本設定では、圧流等による影響が加味され、目標進路とのずれが自動で調整される。）とすることも可能であった。

船長は、ふだん、進路変更の頻度が高い海域では船首方位設定とし、広い海域など進路変更の頻度が低い海域では進路設定とし、適宜自動操舵装置の設定を使い分けていた。

船長は、右転後、東からの風を受けて本船の進路が徐々に西寄りになった可能性があると述べた。

船長は、本事故当時、GPSプロッターを見ていなかった。

(図1 参照)



図1 航行経路図

### 分析

本船は、久高島に向け、自動操舵で南南東進中、船長が、操舵室を無人にして機関室に向かい、見張りを行わなかったことから、本船が東からの風を受けて徐々に西寄りの進路となっていることに気付かず、平瀬に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、交換した発電機の運転状況が気になり、琉球平瀬灯標の東方に船首を向けて本船が航行しているので、しばらく操舵室を離れて

	<p>も大丈夫と思ったことから、操舵室を無人にして機関室に向かったものと考えられる。</p> <p>船長が、目視のみでなく、GPSプロッターで本船の航行状況を確認していれば、本船が東からの風を受けて徐々に西寄りに進路を変えている状況に気付いた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、久高口に向け、自動操舵で南南東進中、船長が、操舵室を無人にして機関室に向かい、見張りを行わなかったため、本船が東からの風を受けて徐々に西寄りの進路となっていることに気付かず、平瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 1人乗りの小型船舶の船長は、航行中に操舵室を離れないこと。</li> <li>また、機関の運転状況を確認する場合は、広く安全な海域で自船を停止させた後に実施すること。</li> <li>・ 船長は、目視のみに頼らず、GPSプロッターを活用して自船の進路や船位を適切に把握すること。</li> <li>・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>