

船舶事故調査報告書

令和7年9月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	沈没
発生日時	令和7年4月9日 15時40分頃
発生場所	和歌山県すさみ町周参見漁港南方沖 周参見港稲積島灯台から真方位191° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 31.2′ 東経135° 28.9′）
事故の概要	引船海美丸が台船尚山8号をえい航して西北西進中、尚山8号が沈没した。
事故調査の経過	令和7年4月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 引船 海美丸、19トン 260-40444 富山、石場船舶有限会社、海洋開発興業株式会社（運航者、A社） 14.12m×5.30m×1.94m、鋼 ディーゼル機関2基、1,059.12kW（合計）、平成10年4月 B 台船 尚山8号、約141トン なし、株式会社尚山建機リース（B社） 21.00m×9.50m×2.10m、鋼 機関なし、建造年月日不明
乗組員等に関する情報	A 船長A 56歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年2月26日 免許証交付日 令和7年2月14日 （令和12年2月25日まで有効） 甲板員A 59歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年8月20日 免許証交付日 令和7年3月24日 （令和12年3月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし

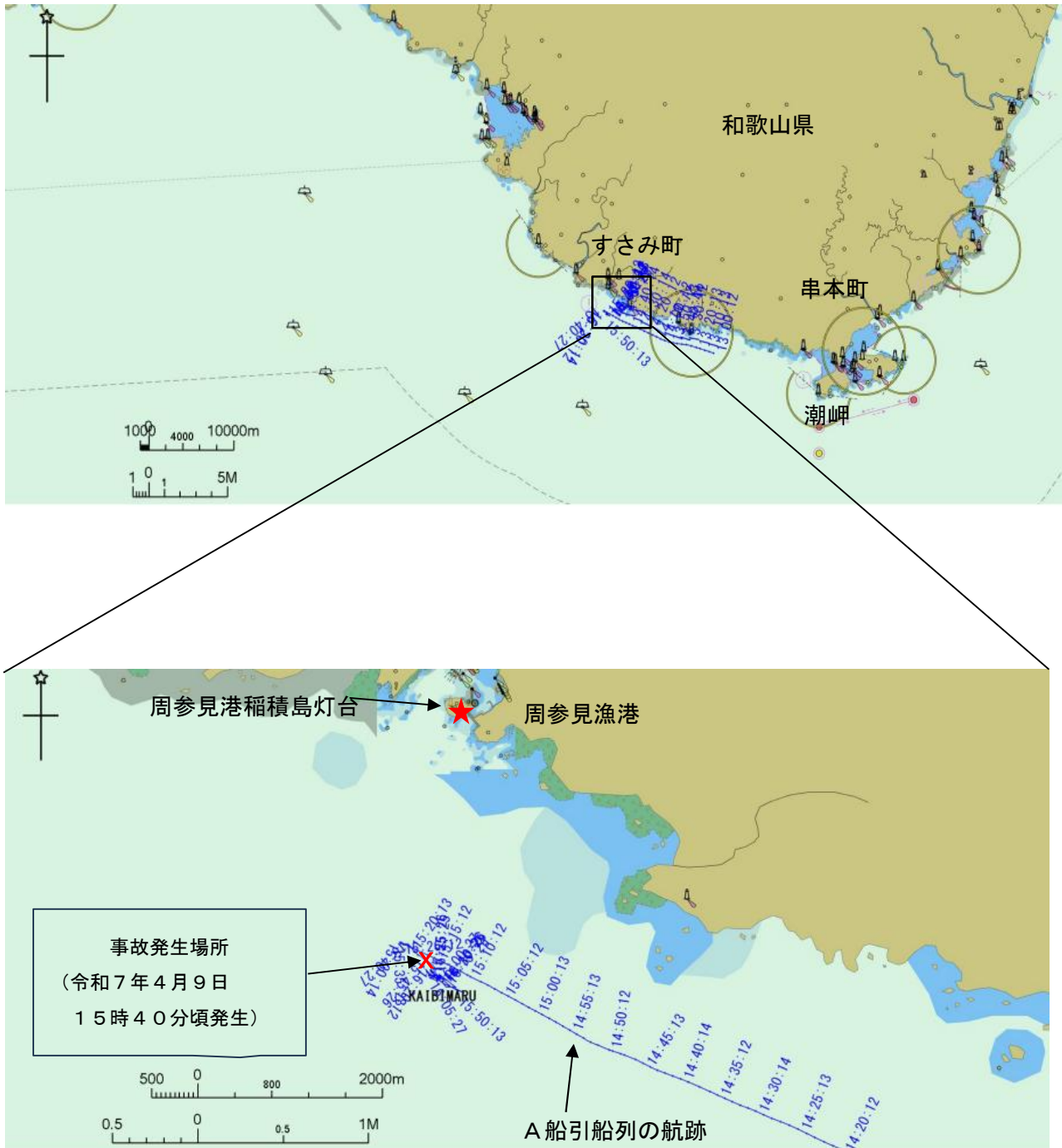
	B 沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視程 約5 M 海象：うねり 波向南西、波高約1 m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A 船は、船長A及び甲板員Aほか1人が乗り組み、無人のB船を約200mのえい航索で繋いで全長約235mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、回航する目的で、6Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、令和7年4月8日09時40分頃に三重県四日市港を出航し、阪神港大阪第3区に向かった。 B船は、居住施設を有するスパッド台船^{*1}で、居住施設とは長手方向の反対側に、重機を乗せるために上甲板から少し低くなったステージを有していた。 A船は、えい航索を船尾甲板中央部のえい航フックに掛け、B船は、ステージ側の左右舷のボラードに35mmのワイヤを掛け、同ワイヤにえい航索を繋げて、A船引船列を構成していた。 A船引船列は、9日12時00分頃、和歌山県串本町潮岬西方沖を西北西進中、甲板員Aが前直の船長Aから操船を引き継ぎ、真方位約290°の針路及び約3.0ノットの対地速力として自動操舵により和歌山県美浜町日ノ御崎西方沖に向けて航行していた。 甲板員Aは、15時18分頃、A船引船列が周参見漁港南方沖を北西進していたところ、急に速力が低下したのを感じたので、船尾方を振り返り、B船を見たところ、B船の進行方向のステージ側が上甲板まで水没し、進行方向の反対側の居住施設側がやや上昇しているのを認め、主機操縦レバーを中立として船長Aに報告した。 船長Aは、連絡を受けて直ちに上部操舵室に昇り、船尾方のB船を視認したところ、進行方向のステージ側から徐々に沈んでゆくのが確認でき、えい航索を結合したままでは引き込まれるおそれがあったので、15時31分頃に海上保安庁に本事故の発生を通報し、同索を切り離すことを申告した。 船長Aは、海上保安庁からえい航索を切り離すことの許可を得たが、通航する他船が海上に浮いた同索を巻き込まないようにブイ等の目印をつけること及びその場で監視警戒を続けることを指示された。 船長Aは、えい航索に浮きを取り付け、同索をえい航フックから取り外して船尾から海上に投じた。 船長Aは、15時37分頃A社担当者に本事故の発生を報告していたところ、15時40分頃B船が沈没したのを確認した。 A船は、来援した巡視船による調査ののち、10日08時30分頃に阪神港大阪第3区の定係地に向け航行を開始し、帰航した。 B社は、沈没によりB船に大きな損傷が発生した可能性が高いと考

^{*1} 「スパッド台船」とは、複数のスパッド（船体を固定する柱）で船体を固定し、波浪等の影響を最小限に抑えながら精密な位置を保持して作業を行う台船である。

	え、B船の引揚げを断念した。 (付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船、写真2 A船の上部操舵室、写真3 えい航フック、写真4 B船 参照)
その他の事項	B社は、1年以上四日市港で係留されていたB船を令和7年3月に建設会社から購入し、A社に阪神港大阪第3区までえい航を依頼した。 船長Aは、四日市港でB船のえい航準備を行った際、長期間係留されていたB船に錆の発生が著しく、船体に損傷があるかもしれないと感じたが、喫水が約1mでトリムもなく、浸水はないと思い、B船の内部を点検しなかった。 A船引船列は、出航してから甲板員Aが異状に気付くまで、ほぼ同じ速力及び出力で航行していた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし B船は、A船引船列が周参見漁港南方沖を西北西進中、進行方向からの波を受け、錆の発生が著しい部分に亀裂等の損傷を生じたことから、浸水して沈没した可能性があると考えられる。 A船引船列は、甲板員Aが異状を感じるまで、ほぼ同じ速力及び出力で航行していたことから、B船が本事故発生場所付近で急に浸水した可能性があると考えられる。 B船は、長期間係留されており、錆の発生が著しかったことから、えい航中に、進行方向の船体の一部に亀裂等の損傷を生じて浸水した可能性があると考えられる。 船長Aは、B船のえい航準備を行った際、B船に錆の発生が著しく、船体に損傷があるかもしれないと感じたが、長期間係留されていてもトリムがなかったことから、浸水はないと思い、B船の内部を点検しなかったものと考えられる。 B船は、沈没したことから、海水が浸入した状況を明らかにすることができなかった。
原因	本事故は、A船引船列が周参見漁港南方沖を西北西進中、B船が、浸水したため、沈没したものと考えられる。 B船が浸水したことについては、B船の船体の発錆が著しく、波の影響等により船体に破口等が生じた可能性があると考えられる。
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。 ・引船の船長は、えい航する船舶等の外部だけでなく、内部も調査し、えい航に十分耐えうることを確認すること。

	・長期間使用されていない台船等の所有者は、定期的に点検を実施し、発錆等が酷い場合、適切に補修し、良好な状態を保つこと。
--	---

付図1 航行経路図



付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)

時 刻 (時 : 分 : 秒)	船 位※		船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北 緯 (° - ' - ")	東 経 (° - ' - ")		
15:09:44	33-31-03.3	135-29-22.4	295	2.2
15:10:12	33-31-03.9	135-29-21.1	299	3.3
15:10:44	33-31-04.6	135-29-19.6	296	2.5
15:11:12	33-31-05.2	135-29-18.3	313	3.0
15:11:44	33-31-05.8	135-29-16.8	298	3.0
15:12:13	33-31-06.4	135-29-15.4	311	2.6
15:12:43	33-31-07.1	135-29-14.0	305	3.0
15:13:12	33-31-07.6	135-29-12.7	296	2.5
15:13:42	33-31-08.2	135-29-11.3	276	2.3
15:14:14	33-31-08.8	135-29-09.9	297	2.3
15:14:42	33-31-09.3	135-29-08.6	292	2.6
15:15:12	33-31-09.8	135-29-07.1	297	2.8
15:15:43	33-31-10.3	135-29-05.7	305	3.3
15:16:12	33-31-10.8	135-29-04.4	296	2.5
15:16:43	33-31-11.4	135-29-03.0	294	2.7
15:17:15	33-31-11.8	135-29-01.7	308	3.0
15:17:42	33-31-12.2	135-29-00.6	289	2.2
15:18:13	33-31-12.7	135-28-59.3	287	2.6
15:18:43	33-31-13.2	135-28-58.1	293	2.2
15:19:12	33-31-13.7	135-28-57.0	299	1.8
15:19:43	33-31-14.1	135-28-56.0	306	2.4
15:20:16	33-31-14.6	135-28-54.9	296	1.4
15:20:47	33-31-15.0	135-28-53.9	292	1.6
15:21:13	33-31-15.2	135-28-53.2	296	2.0
15:21:43	33-31-15.2	135-28-53.1	310	0.8
15:22:14	33-31-15.3	135-28-52.7	284	0.6
15:22:44	33-31-15.2	135-28-52.8	129	0.0
15:23:12	33-31-15.2	135-28-52.9	118	0.4
15:23:42	33-31-15.1	135-28-53.1	90	1.2
15:24:14	33-31-15.2	135-28-53.1	354	1.2
15:27:13	33-31-14.9	135-28-53.2	122	0.7
15:30:14	33-31-14.6	135-28-54.1	117	0.3
15:33:13	33-31-14.6	135-28-54.3	135	0.4
15:34:26	33-31-14.5	135-28-54.7	111	1.4

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から5m、船尾から5m、左舷から2m、右舷から2mであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 A船



写真2 A船の上部操舵室



写真3 えい航フック



写真4 B船

