

船舶事故調査報告書

令和7年1月22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 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	令和6年6月22日 19時40分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市喜屋武埼南西方沖 喜屋武埼灯台から真方位242° 70.5海里（M）付近 （概位 北緯25° 31.0′ 東経126° 31.5′）
事故の概要	引船BLUE STARは、台船東洋1号をえい航して北東進中、東洋1号が転覆して沈没した。
事故調査の経過	令和6年7月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 BLUE STAR、265トン 143491、株式会社那覇タグサービス（A社） 37.01m×9.60m×4.30m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成31年1月 B 台船 東洋1号、不詳 なし、ニライ海事建設株式会社（B社） 45.0m×13.0m×3.0m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 49歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成7年6月7日 免状交付年月日 令和2年5月21日 免状有効期間満了日 令和7年6月6日
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 南、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波向 南、波高 約1m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士（以下「航海士A」という。）ほか3人が乗り組み、沖縄県石垣市石垣港から沖縄県宮古島市池間島西方沖に回航されてきた空船のB船と会合し、糸満市糸満漁港沖までえい航する目的で、池間島西方沖に向けて、令和6年6月21日19時00分

ごろ沖縄県那覇港那覇ふ頭を出港した。

B船は、21日07時00分ごろ、B社所有の他の引船（以下「C船」という。）に無人及び空船の状態であい航されて石垣港を出港し、22日06時30分ごろ池間島西方沖に到着した。

A船は、22日08時30分ごろ池間島西方沖に到着し、C船からB船のあい航を引き継いだ。

船長Aは、B船のあい航を引き継ぐ際、C船の船長（以下「船長C」という。）から、B船のランプウェイ側（以下「船尾側」という。）のシャックルを付ける構造物にあい航索を掛けてあい航する方法で異常は認めなかったが、同構造物付近に錆が多く認められたこと及び構造自体が少し弱いのであい航方法を検討した方が良いとの進言を受けた。

船長Aは、A船をB船に接近させ、B船を目視で確認したが、船体の傾きや外板等の状態に異常は認めなかったため、船長Cの進言を考慮し、B船の連結部側（以下「船首側」という。）のビットにあい航索を掛けてB船をあい航することとした。

（写真1、写真2、図1 参照）

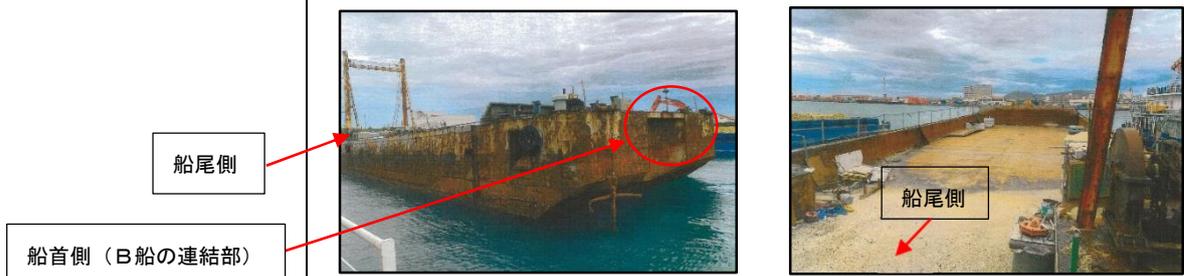


写真1 B船（B社提供）

写真2 B船の甲板（B社提供）

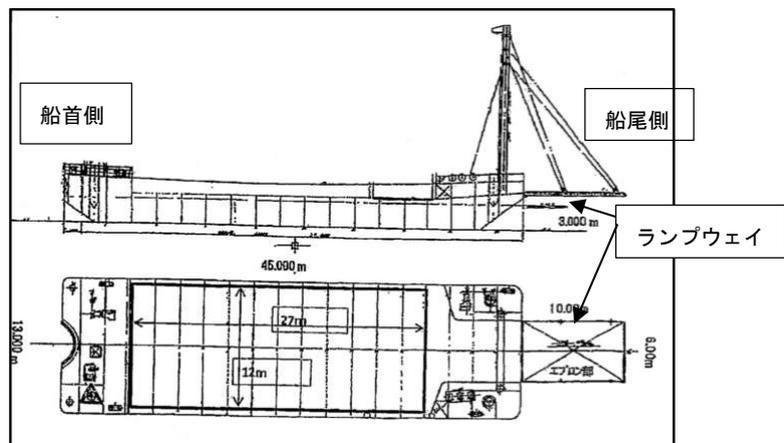


図1 B船の一般配置図

A船は、B船の船首側をあい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成（あい航索の長さ約330m）し、08時50分ごろ

	<p>糸満漁港沖に向け発航した。</p> <p>A船引船列は、宮古島市宮古島北東方沖を約8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北東進し、船長Aが13時00分ごろ航海当直を航海士Aから引き継いだ。</p> <p>船長Aは、14時00分ごろ、B船が船尾方から波を受けて左舷側に少し傾いているのを認め、その後、B船の傾きが戻らないので、B船の甲板下の船倉に海水が入ったものと思い、B社にB船が傾いている状況を伝えたが、B船の傾斜の原因を調査することなく、約6knの速力に減速してB船の状態を監視することとし、えい航を継続した。</p> <p>船長Aは、19時00分ごろ、昇橋してきた次直の航海士Aに対し、B船が傾いているので様子を見ながらえい航するよう指示し降橋した。</p> <p>航海士Aは、航海当直を引き継ぎ、B船の傾きの変化に注意しながらえい航していたが、B船の傾きに変化はなく、特に不安を感じていなかった。</p> <p>B船は、19時30分ごろ左舷側への傾きが増大して転覆した。</p> <p>航海士Aは、船長Aに船内電話でB船の転覆状況を説明し、船長Aは、直ちに昇橋した後、B船の転覆を確認した。</p> <p>船長Aは、その後、B船の船尾側が沈み始めたので、A船がB船に引き込まれて沈没する危険を感じえい航索を切断する準備を始めた。</p> <p>B船は、船長AがA船側のえい航索を切断する前にB船側のえい航索が自然に外れ、19時40分ごろ船尾側を下にしてほぼ垂直に沈没した。</p> <p>A船は、船長AがB社担当者を経由して海上保安庁に本事故発生の通報を行い、23日04時20分ごろ那覇港那覇ふ頭に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、本事故当時、船首尾共約2.5mの等喫水であり、乾舷の高さは約3.0mであった。</p> <p>B船は、これまで石垣島周辺の港湾において、公共工事等の石材運搬、重機運搬、ミキサー車運搬等に使用されていた。</p> <p>B社は、B船を山口県下松市まで回航し廃船処理する目的で、石垣港から池間島西方沖までの回航をC船に、池間島西方沖から糸満漁港沖までの回航をA船に、糸満漁港沖から下松市までの回航を別の引船にそれぞれ依頼していた。</p> <p>B社担当者は、B船の前所有者から、B船の建造年が明確でないものの、建造から約30年以上経過していること、過去に乗揚事故などによる修理を行ったことがないことを聞いていた。</p> <p>B船は、推進機関を有しておらず、専ら石垣島周辺の作業に従事していたので、船舶検査を受ける対象ではなかったが、糸満漁港沖まで回航するにあたって、近海区域を航行することになることから、臨時</p>

	<p>航行検査を受けた。</p> <p>船長Cは、その際、船体に錆が認められるものの、左舷船尾側に設置されている油圧ポンプを回すための配電盤等を確認するための点検口ボルトが外された内部を確認し、特に異常は認めなかったため、B船のえい航に特段問題はないと思っていた。</p> <p>船長Aは、B船のえい航を引き継いだ際、B船全体に多くの錆を認めたものの、漏水等の異常は認められず、また、過去にB船より錆の多い船舶をえい航した経験があったので、今回のえい航にB船が耐えられると思っていた。</p> <p>船長Aは、えい航中のB船の傾きを認めた際、傾きが小さく、糸満漁港沖まで8時間ほどであり、そのままB船のえい航を続けても支障ないと思っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、少し風があったが追い風であり、風浪を右舷後方から受けていたので、えい航に影響がある天候ではないと思っていた。</p> <p>船長A及び船長Cは、B船をえい航中に、波がB船の甲板上に打ち込む様子を見ていなかった。</p> <p>船長Aは、B船えい航の当初計画で、過去のえい航経験から速力を6.5knとしていたものの、実際のえい航時の速力が約8kn出ていたのは右舷船尾方からの追い風の影響とと思っていた。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A 不明、B なし A なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船引船列は、喜屋武埼南西方沖において、南からの波高約1mの波がある状況下、約8knの速力で北東進中、B船が、左舷側へ傾き始め、約5時間半後、急に傾きが増大して転覆し、沈没したものと考えられる。</p> <p>B船は、えい航中、船長Aが、船尾方から波を受けて左舷側に少し傾いているのを認め、その後、傾きが戻らないことを確認していることから、船尾方から波を受けてB船の内部に海水が浸入した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、えい航中にB船の傾きを認めた際、傾きが小さく、糸満漁港沖まで8時間ほどであり、そのままB船のえい航を続けても支障ないと思っていたことから、B船の傾斜の原因について調査を実施しなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、転覆して沈没したことから、海水が浸入した状況及び転覆して沈没に至った状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が、喜屋武埼南西方沖を北東進中、B船が、左舷側へ傾いて転覆して沈没したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、えい航中、船尾方から波を受けて内部に海水が浸入した可能性があると考えられるが、海水が浸入した状況及び転覆して沈没に至った状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 物件をえい航する船舶の船長は、えい航中、被えい航物に傾斜等の異常を認めた場合は、可能な限り、傾斜の状況を調査し、必要な安全措置を講ずるとともに、えい航が困難な場合は救助を要請すること。 ・ 台船等を所有する会社は、外洋でえい航する作業を依頼する場合等においては、警戒船を配備することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

