

船舶事故調査報告書

令和7年4月30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	衝突
発生日時	令和6年12月27日 11時30分ごろ
発生場所	沖縄県沖縄市潮乃森東方沖 金武中城港中城新港西防波堤東灯台から真方位256° 1.1海里 (M) 付近 (概位 北緯26° 18.1′ 東経127° 50.9′)
事故の概要	引船第51丸政号は、台船第31丸政号をえい航し、起重機台船に接舷作業中、第51丸政号が第31丸政号に衝突した。 第51丸政号は、左舷中央部外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和7年1月6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 第51丸政号、19トン 212-8674 沖縄、株式会社ホクセイ 14.44m (Lr) × 5.00m × 1.88m、鋼 ディーゼル機関2基、1,080kW (合計)、平成8年12月 B 台船 第31丸政号、不詳 なし、株式会社ホクセイ 46.00m (Lr) × 17.00m × 3.65m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 65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 平成6年10月7日 免許証交付日 令和6年2月1日 (令和11年10月6日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約6.1m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期 沖縄市には、12月26日07時22分に波浪警報が発表され、本事故時も継続中であった。

事故の経過

(1) 出航から衝突までの状況

A 船は、船長 A が 1 人で乗り組み、また、B 船は、甲板員 3 人が乗船し、潮乃森東方沖で錨泊中のサンドコンパクション船^{*1}（以下「C 船」という。）及び起重機台船（以下「D 船」という。）に、D 船を介して土砂を移す目的で、土砂約 400 t を積載した B 船をえい航し、令和 6 年 12 月 26 日 18 時 00 分ごろ金武中城港中城新港西ふ頭を出航した。

A 船は、時間調整のために、一旦金武中城港中城新港東ふ頭の定係場所に B 船と共に着岸して待機した後、27 日 08 時 00 分ごろ、同ふ頭を離岸し、B 船をえい航して潮乃森東方沖に錨泊した後、11 時 00 分ごろ、揚錨して C 船の南側に横着けしていた D 船に向かって B 船のえい航を開始し、南西進した。

船長 A は、D 船の東方で緩やかに右舵を取り、B 船が D 船のほぼ並行になる直前で、船首着けで B 船の左舷を押そうと思い、A 船側のえい航ロープを離した。（図 1 参照）

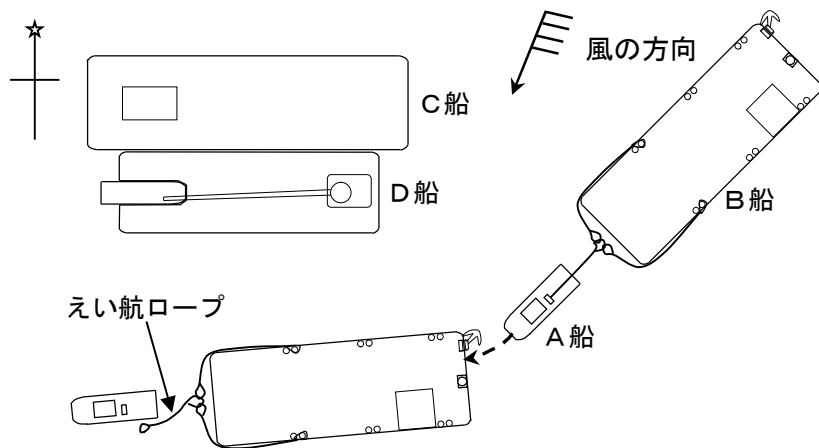


図 1 A 船が B 船をえい航して D 船に接近する状況

船長 A は、B 船を D 船に横着けしようと、A 船で B 船の左舷中央部を船首着けで押し続けたが、B 船が北北東の風で南方に押され、風圧で少し右転し、惰力で西方に移動した。（図 2 参照）

^{*1} 「サンドコンパクション船」とは、水はけのよい砂を杭状にした「砂杭」を軟弱地盤に打設し、地盤中の水にじみ出させることで地盤の改良を行うための作業船をいう。

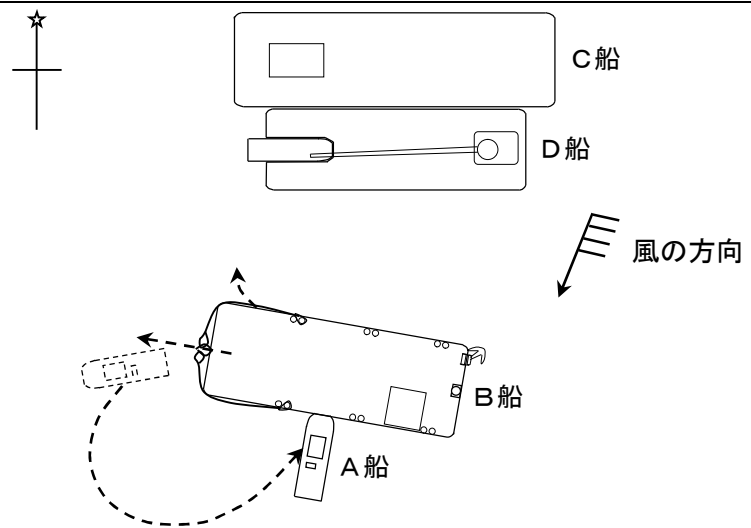


図2 A船がB船の左舷中央部を押し続けた状況

船長Aは、B船の船尾部を後進でD船側に引くこととし、B船から送られた係船索（以下「本件係船索」という。）のエンドアイをA船の右舷船首部のビットに取り、B船の甲板員が本件係船索を約13.5mの長さで船尾中央にあるビットに係止した。

船長Aは、A船を後進させて北東進し、本件係船索を引き始めたものの、A船が後進の惰力による反動で右転しながらB船の船尾部右舷側に引き寄せられた。（図3参照）

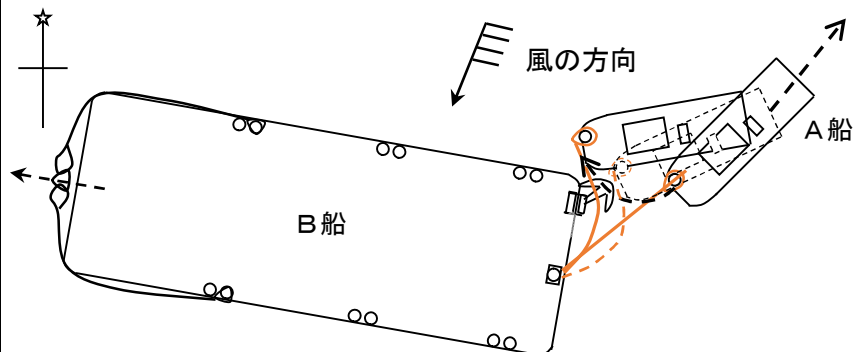


図3 A船がB船に引き寄せさせた状況

船長Aは、A船を前進で右転させてB船の船尾をD船に近づけようとしたが、反動でA船の船尾が左舷側に回頭し、B船の船尾部に近づいていった。（図4参照）

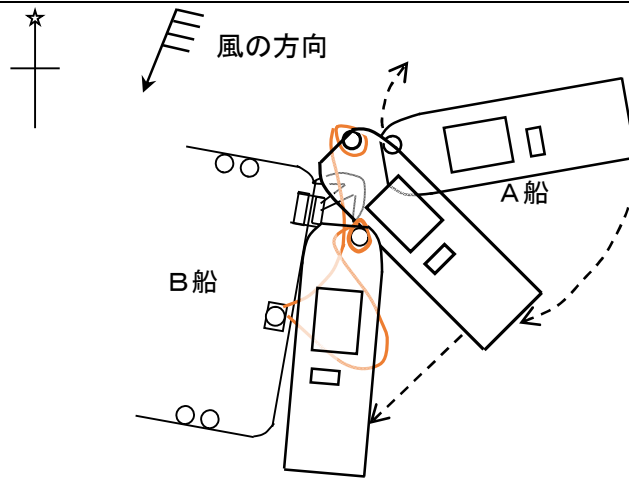


図4 A船が前進で右回頭した際、B船に接近した状況

船長Aは、A船を前進としたままB船の船尾部を引こうと思い、更に回転数を上げ、B船の船尾にほぼ横着けの状態からB船の船尾部をD船の方に移動させようとしたところ、A船の左舷中央部とB船の船尾部右舷側の錨とが衝突して衝撃を感じ、A船を停止させた。(図5参照)

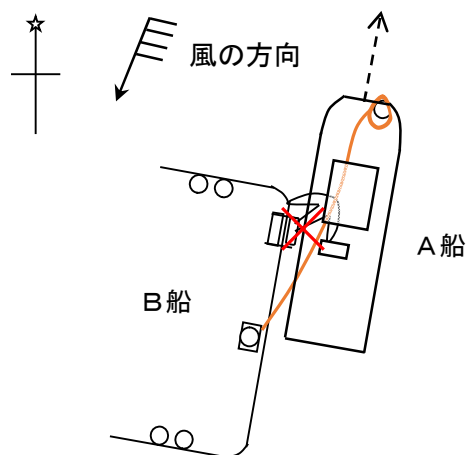


図5 A船とB船の錨とが衝突した状況

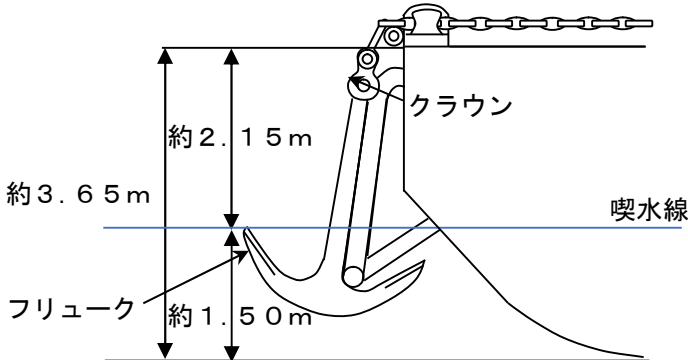
(2) 衝突後の状況

B船の甲板員は、A船の左舷中央部外板に破口が生じて燃料油が流出しているのを認め、船長Aにそのことを伝えた後、B船の錨を投下した。

船長Aは、そのことを聞いてすぐにA船の右舷船首部のビットに取った本件係船索を外し、A船をB船に横着けした。

船長A及びB船の甲板員3人は、応急措置としてA船の破口に杭を打ち、水中バンドで塞いで燃料油の流出を止めた後、燃料タンク内の燃料油を燃料ポンプで吸い上げ、船内のドラム缶に移送した。

C船及びD船に乗船していた現場関係者は、本事故の発生に気

	付き、海上保安庁に通報した。 B 船は、別の引船によって D 船に接舷し、A 船は、回収した燃料油のドラム缶を陸揚げする目的で、金武中城港中城新港東ふ頭の定係場所に帰港した。 (付図 1 事故発生場所概略図、写真 1 A 船、写真 2 A 船の損傷状況、写真 3 B 船、写真 4 海面下にある B 船の錨 参照)
その他の事項	(1) A 船及び B 船の喫水等の情報 A 船の喫水は、船首約 0.9 m、船尾約 1.1 m であった。 B 船の喫水は、船首及び船尾共に約 1.5 m であった。 B 船の深さ（垂線間長の中央部における船底から上甲板までの高さ）は約 3.65 m であり、本事故当時の B 船の乾舷が約 2.15 m であった。 (2) B 船の錨の位置の情報 B 船の錨は、B 船の船底付近である海面下約 1.5 m 付近に錨の最下端（クラウン）があり、本事故当時、錨の爪（フリューク）も海面直下にあった。（図 6 参照）  図 6 本船の錨の状態 (3) 船長 A の B 船船尾部の両舷に吊られた錨の認識の情報 船長 A は、B 船の錨が船尾部の両舷に吊った状態であることを認識していたが、本事故当時、B 船に接近し過ぎていたので、A 船の操縦位置からは死角となっていて B 船の錨が見えず、また、B 船の錨の爪が海面直下にあることを知らなかった。 (4) 本件係船索の長さによる A 船の運動の制限等の情報 船長 A は、これまで台船の船尾部を引いて横着けさせた経験がなく、A 船の長さに対して、本件係船索を短く取ったので、A 船の運動が制限され、A 船が B 船の船尾部に近づく状況になった。
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	あり なし あり

判明した事項の解析	(1) 事故発生に関する解析 A 船は、潮乃森東方沖において、B 船が右舷方から風速約 6 m/s の北北東風を受ける状況下、B 船から本件係船索を短く取った状態で B 船を D 船に横着けする作業中、船長 A が、B 船の錨の位置を確認せずに B 船の船尾部を D 船の方に引こうとしたことから、A 船が B 船の錨と衝突したものと考えられる。 (2) 事故発生の要因に関する解析 ① 船長 A による B 船の錨の位置の確認状況 船長 A は、B 船の錨が船尾部の両舷に吊られた状態であることを認識していたものの、B 船に接近し過ぎており、A 船の操縦位置からは死角となっていて B 船の錨が見えず、また、B 船の錨が海面直下にあることを知らず、B 船の錨の位置も確認していなかったものと考えられる。 ② 船長 A による B 船の横着け方法の変更状況 船長 A は、A 船で B 船の左舷中央部を船首着けで押し続けたものの、北北東の風により B 船が南方に押され、B 船を D 船に横着けできなかったことから、B 船の船尾部から本件係船索を取り、A 船を前進させて D 船の方に引こうとしたものと考えられる。 ③ 本件係船索による A 船の操船状況 A 船は、本件係船索を短く取ったことから、A 船を前進させて B 船の船尾部を D 船の方に引こうとしたものの、A 船の運動が制限され、B 船の船尾部に接近する状況となったものと考えられる。
原因	本事故は、A 船が、潮乃森東方沖において、B 船が右舷方から風速約 6 m/s の北北東風を受ける状況下、B 船から本件係船索を短く取った状態で B 船を D 船に横着けする作業中、船長 A が、B 船の錨の位置を確認せずに B 船の船尾部を D 船の方に引こうとしたため、A 船が B 船の錨と衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 引船の船長は、台船をえい航する際、えい航索を長めに伸出して使用し、台船と距離を取って錨等の位置を確認するとともに、台船との接近を避けること。 ・ 引船の船長は、強風時における台船の横着け作業に当たる場合、横抱きで台船等を移動させるか又は 2 隻以上の引き船を使用すること。 ・ 引船の船長は、えい航する台船の艀装品等の位置関係を把握し、海面下にある場合は障害物となり得るので、衝突しないように注意すること。

付図1 事故発生場所概略図

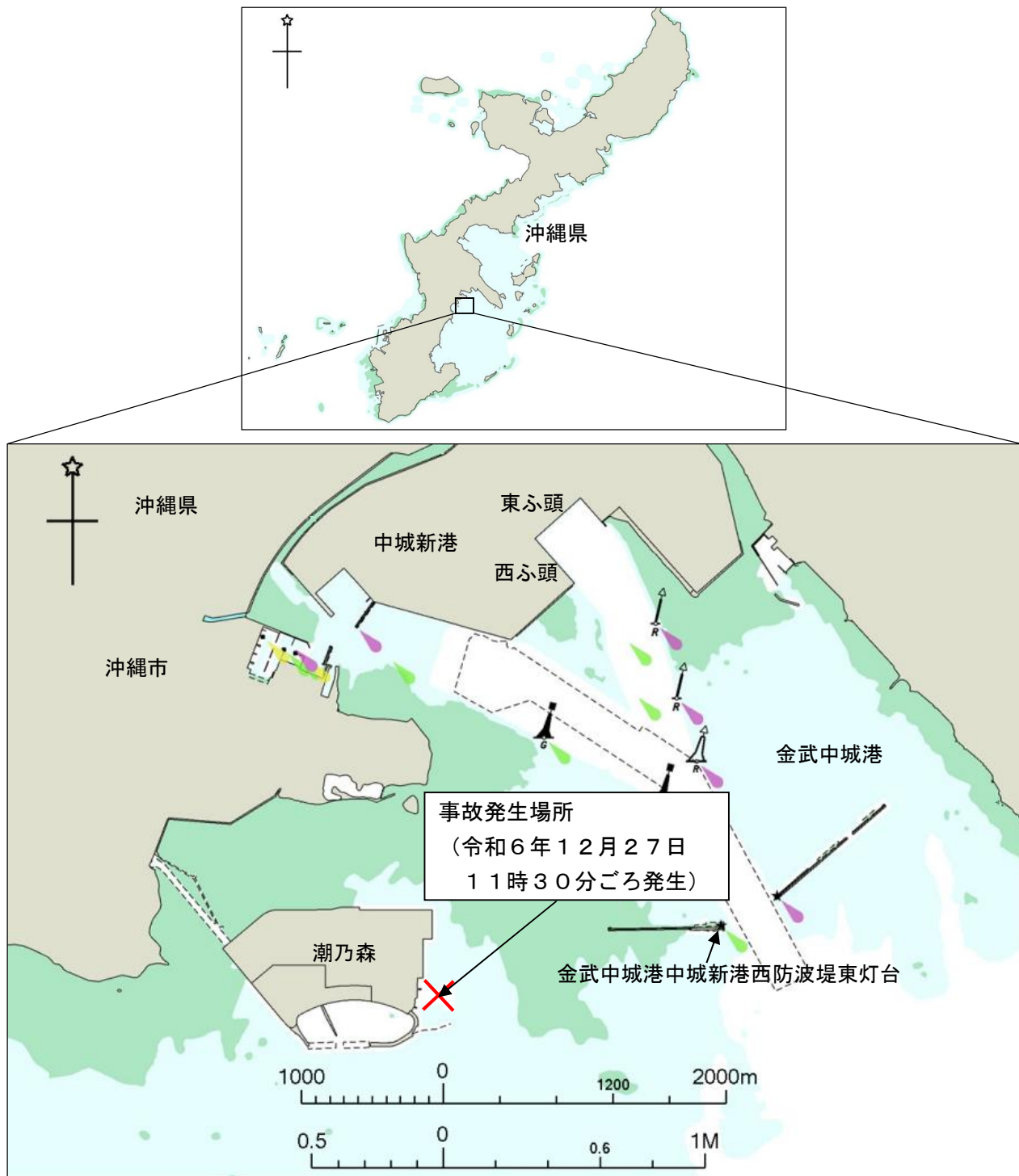
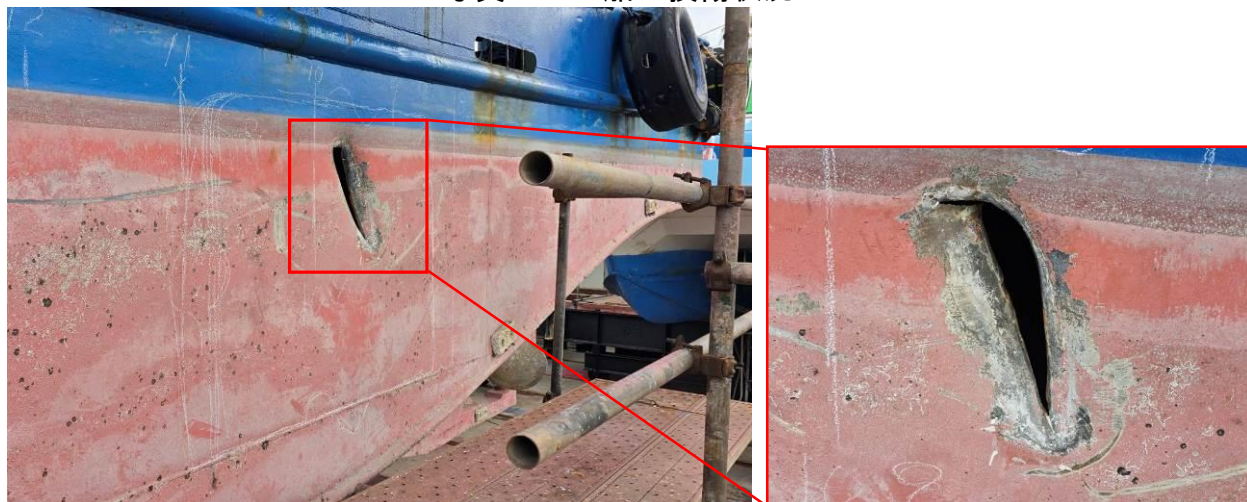


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



船長A提供

写真3 B船



写真4 海面下にあるB船の錨
(本事故後の貨物半載時の状態)

