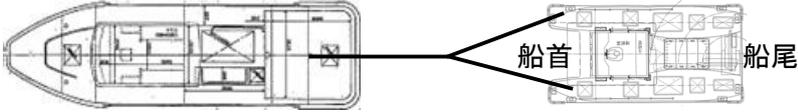


## 船舶事故調査報告書

令和7年6月18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6年1月19日 10時50分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港 のこの能古島灯台から真方位154° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 36.1′ 東経130° 19.4′）
事故の概要	引船ちはやは、清掃船なのつをえい航して南西進中、なのつが浸水して沈没した。 なのつは、機関等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和6年3月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 ちはや、7.9トン 290-65995福岡、有限会社博多港サービスセンター（A社） 11.64m（Lr）×3.48m×1.70m、FRP ディーゼル機関、302kW、令和元年9月 B 清掃船 なのつ、3.6トン 290-60130福岡、福岡県福岡市 6.85m（Lr）×3.60m×1.40m、鋼 ディーゼル機関2基、35.40kW（合計）、平成20年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 52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2年4月26日 免許証交付日 令和2年3月30日 （令和7年4月25日まで有効） B 船長B 54歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年5月19日 免許証交付日 令和4年3月22日 （令和9年3月21日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A なし B 機関等に濡損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期 福岡市には、1月18日10時22分に強風注意報が、17時03分に波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故時も継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員1人（以下「甲板員A」という。）が乗り組み、福岡ポートレース場で使用されている双胴型清掃船のB船を福岡市所在の造船所（以下「本件造船所」という。）までえい航して回航する目的で、令和6年1月19日09時00分ごろ博多港東浜ふ頭を出航した。</p> <p>A船は、船長B及び甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組むB船と博多港博多ふ頭西方沖で会合し、A船の船尾部とB船の船首部を直径約70mm長さ約30mのロープで連結して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成した。 (写真1、写真2、図1 参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 B船</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  <p>図1 A船引船列</p> </div> <p>B船は、双胴型の清掃船で、甲板上に船首船倉ハッチ（以下「船首ハッチ」という。）と機関室ハッチ（以下「機関ハッチ」という。）があり、いずれも床埋め込み式のハッチで甲板上的クリップは取り外し式となっていた。</p> <p>船長Bは、福岡ポートレース場での出航前点検で2箇所（船首ハッチのクリップのうち、左舷側1基、右舷側3基）が、また、8箇所（機関ハッチのクリップのうち、各ハッチ1～2基）が開放の状態（開閉できず、ハッチの蓋を密着させることができない）であることを認めた。 (図2、写真3、写真4 参照)</p>

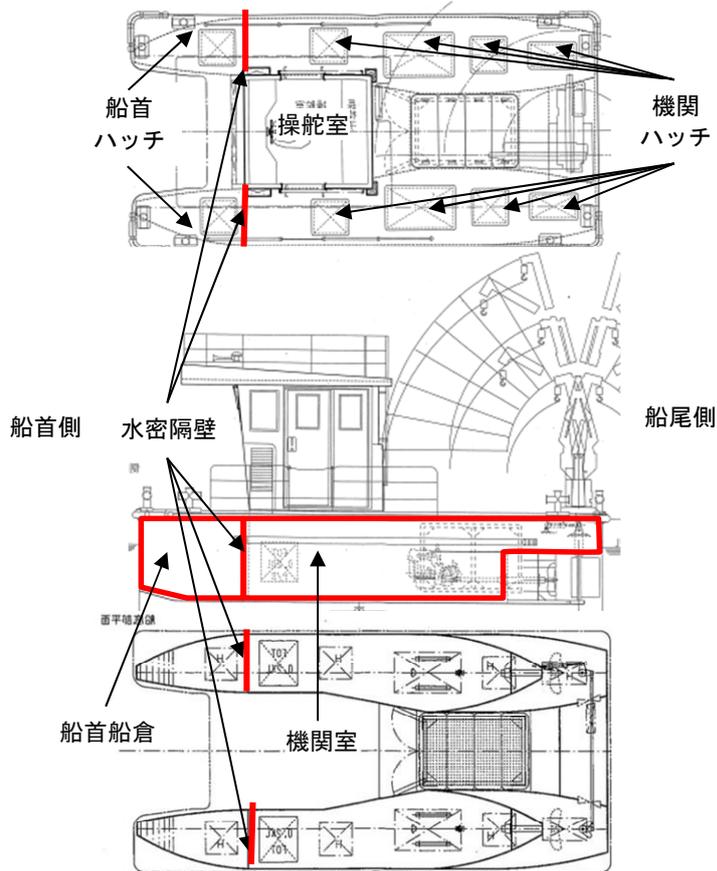


図2 B船平面図等



写真3 船首ハッチ（左舷側）

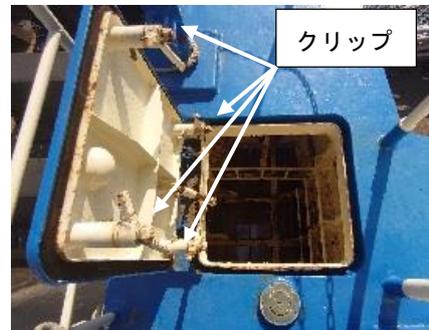


写真4 クリップ

船長Bは、令和4年及び令和5年に本件造船所から福岡ポートレース場にB船の回航を終えた際、B船の整備を行う福岡ポートレース場の海上担当の整備員（以下「担当整備員」という。）から、B船の両舷の船首船倉の約半分まで海水が浸水しており、バケツで海水を汲み出したという話を聞いた記憶があった。

このため、船長Bは、両舷の船首船倉が浸水しても、海水が機関ハッチまで及ばなければ、B船の回航が可能と判断して出航した。

船長Bは、出航後、ゴミの収集籠の陸揚げを忘れ、福岡ポートレース場に戻ってきた際、担当整備員に対して、各ハッチが閉まりづらいが、このまま出航する旨告げた。

船長Bは、B船の回航が可能と思っていたので、船長Aにクリップの固着している状況を知らせなかった。

A船引船列は、09時30分ごろ、船長AがB船のえい航状態を監視しながら、約2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行を開始した。

A船引船列は、09時50分ごろ、博多港西防波堤南側の水路を通過した頃、B船の船首甲板上に波しぶきが被<sup>かぶ</sup>る状況となった。

船長Aは、10時15分ごろ、B船が航行開始時より船首が沈み込んでいるように見えたので、拡声器を使用して船長BにB船のえい航状態を確認した。

船長Bは、船首ハッチ上を波が洗い、船首船倉に浸水していると思ったが、機関室に浸水がなければ、えい航は可能と思い、甲板員Bに操舵室左舷横の機関ハッチから機関室内に浸水がないことを確認させ、えい航状態に問題ない旨を船長Aに口頭で回答した。

(写真5 参照)



写真5 船首ハッチが水没している状況

船長Aは、船長Bの報告を受けてA船引船列の航行を継続した。

船長Bは、10時25分ごろ、B船の船首の沈み込みが増大してきたので、念のためA船及び約1Mまで近づいた本件造船所に排水ポンプの有無を問い合わせたが、排水ポンプはなかった。

船長Aは、船長Bから排水ポンプの有無の問合せを受けたことで、B船が浸水しているのではないかと思い、再度、船長BにB船のえい航状態を確認した。

船長Bは、再度甲板員Bに機関室の浸水の有無を確認させた上で、

機関室に浸水を認めなかったため、船長Aに問題ない旨を回答した。

船長Aは、船長Bから報告を受けたが、B船の船首の沈み込みが更に増大してきたので、B船をこのまま船首方からえい航することが困難と判断し、船尾方からえい航することとした。

船長Aは、10時30分ごろ、甲板員AをA船からB船に移乗させ、えい航索をB船の船首部甲板から船尾部甲板に取り直させ、B船を船尾方からえい航する態勢にして約2knの速力で航行を再開した。

(図3 参照)

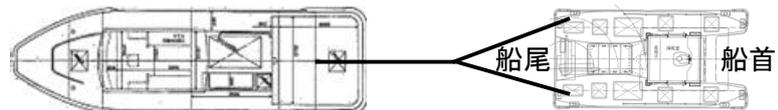


図3 A船引船列（B船の船尾からえい航）

船長Bは、A船引船列が西進から南西進となるにつれ、B船の船首側から追い波を受ける態勢となり、船首の沈み込みが増大していたこともあって操舵室横の機関ハッチまで水没する状況となったので、機関室への浸水が始まったと思い、10時45分ごろ船長Aに増速を依頼した。(写真6参照)

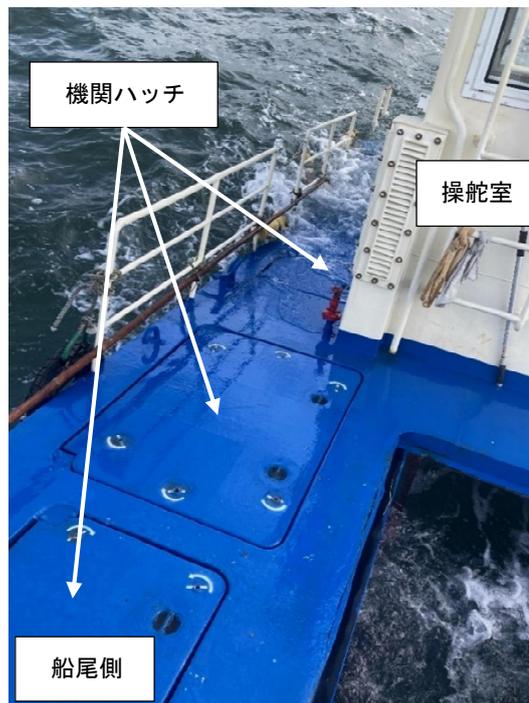


写真6 機関ハッチが水没している状況

船長Aは、船長Bから要請を受け、約4knに増速して南西進を続けていたところ、B船の船首トリムが著しく増大したので、B船の沈没のおそれを感じ、えい航索を離してB船の救助に向かった。

B船は、機関ハッチが次々と水没し、10時50分ごろ、船首方に大傾斜して船長B及び甲板員Bが落水し、浮力を喪失して沈没した。

	<p>船長Aは、B船の船長B及び甲板員Bを救助して本件造船所へ搬送するとともに、本事故の発生をA社に連絡した。</p> <p>A社は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、本事故当日、クレーン台船により引き揚げられた後、博多港箱崎ふ頭に陸揚げされた。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長Bの経歴</p> <p>船長Bは、平成18年頃から福岡ボートレース場水上施設等維持補修業務委託を請け負う会社に入社し、福岡ボートレース場での清掃作業を行っていた。また、令和4年頃から本件造船所と福岡ボートレース場間のB船の回航に船長として乗船していた。</p> <p>(2) B船に関する情報</p> <p>B船は、平水区域を航行区域とし、年1回の定期修理等を除き、福岡ボートレース場外を航行することはなかった。</p> <p>B船は、船首船倉と機関室の間に水密隔壁があり、機関室には排水設備があったが、船首船倉には排水設備がなかった。</p> <p>機関室の排水設備の起動ボタンは、機関室内にあったが、本事故時、船首が沈み込んだ状態となっており、乗組員が浸水した機関室内に入ることはできなかった。</p> <p>(3) B船の検査に関する情報</p> <p>B船は、令和5年の回航後の令和5年6月22日に第1種中間検査が実施され、全てのクリップが正常に作動することが確認された。</p> <p>(4) B船の整備状況</p> <p>B船の整備については、船長Bが所属する水上施設等維持補修業務委託請負業者が日常点検、簡易な部品交換、簡易補修等を行っており、煩雑な補修等は、当該業者からの不具合箇所報告書の提出等により、担当整備員が行っていた。</p> <p>本事故当時の担当整備員の協力が得られなかったため、回航前におけるハッチのクリップの整備状況を確認することができなかった。</p> <p>(5) 浸水経路に関する情報</p> <p>B船は、当初、風浪により船首ハッチの隙間から船首船倉に浸水し、その後、船首の沈み込みの増大に伴い、船尾からえい航する態勢となった後、南西進する際、追い波を受ける状態となり、機関ハッチの隙間から機関室に浸水した。(図4参照)</p>

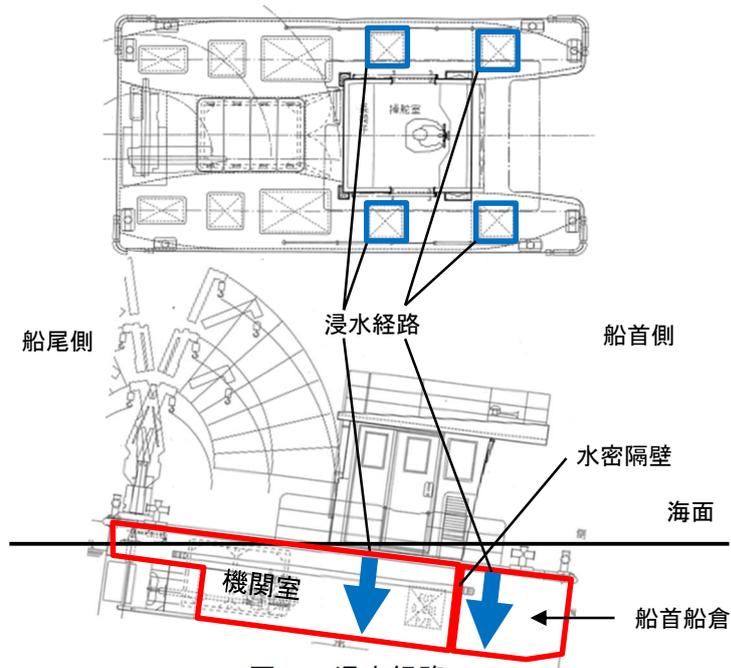


図4 浸水経路

(6) その他の情報

A船及びB船には、可搬式の排水ポンプが装備されていなかった。

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  
判明した事項の解析

A あり、B あり  
A なし、B あり  
A あり、B あり

A船引船列は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、博多港内を南西進中、船長Aが船首の沈み込みに気付きながらも原因を直ちに調査しなかったことから、B船船内への浸水が船首船倉から機関室まで拡大し、浮力を喪失してB船が沈没したものと考えられる。

船長Aは、えい航状態の確認を行った際、船長Bからえい航状態に問題ない旨の回答を受けていたことから、B船の船首の沈み込みの原因調査を直に行わなかったものと考えられる。

船長Bは、船首船倉が浸水しても機関室に浸水しなければ、回航できると思っていたことから、船長Aにえい航状態に問題ない旨の報告をしていたものと考えられる。

B船は、船首ハッチ及び機関ハッチのクリップが固着していたことから、蓋を密着させることができず、甲板上に打ち込んだ海水がそれぞれの蓋の隙間から入り込み、船首船倉及び機関室に浸水したものと考えられる。

原因

本事故は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、A船引船列が博多港内を南西進中、船長Aが船首の沈み込みに気付きながらも原因を直ちに調査しなかったため、B船船内への浸水が船首船倉から

	<p>機関室まで拡大し、浮力を喪失してB船が沈没したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、船首の沈み込みの原因調査を直ちに行わなかったのは、船長Bからえい航状態に問題ない旨の報告を受けていたことによるものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ えい航作業に従事する船長は、えい航している船体に異常な傾き等を認めた場合は、被えい航船の船長や作業責任者と情報共有を図り、原因を速やかに調査するとともに、適切に対処すること。</li> <li>・ 船長は、ハッチのクリップの点検・整備を定期的に行い、不具合を発見した際は、修理を行った上で出航すること。</li> <li>・ えい航作業に従事する船長は、気象及び海象が悪化する海域を航行する場合、出航前に被えい航物件を点検し、ハッチの閉鎖状況等を確認すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図

