

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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	転覆
発生日時	令和6年3月7日 16時02分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港第3区（小ヶ倉柳ふ頭北方沖） 長崎港三菱重工蔭ノ尾岸壁灯台から真方位100° 1,400m付近 （概位 北緯32°42.4′ 東経129°50.7′）
事故の概要	引船あおいは、別の引船と共に漁船NO.7 GEUM HWAにタグラインを送り出港支援作業中、NO.7 GEUM HWAに引かれて転覆した。 あおいは、作業員1人が負傷し、機関等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和6年3月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	<p>A 漁船 NO.7 GEUM HWA（大韓民国籍）、270トン 2024-10（仮船舶国籍証書の証書番号）、個人所有 56.00m×8.15m×4.13m、鋼 ディーゼル機関、860kW、昭和62年9月12日 （写真1 参照）</p>  <p>写真1 A船の外観</p> <p>B 引船 あおい、7.3トン 273-13342長崎、松屋ビル興産株式会社（船舶所有者）、崎永海運株式会社（B社、船舶運航者） 11.90m×3.50m×1.40m、鋼 ディーゼル機関、262kW、平成27年7月</p>

	<p>(写真2 参照)</p>  <p>写真2 B船の外観（本事故後、船底を上にして台船上に置かれた状態）</p> <p>C 引船 つばき、9.7トン 292-48360長崎、B社（船舶所有者） 13.55m×4.00m×1.40m、鋼 ディーゼル機関、254kW、平成20年3月</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長（大韓民国籍） 61歳 二級航海士（商船限定）免状（大韓民国発給） 交付年月日 2022年3月16日 (2027年8月30日まで有効)</p> <p>B 船長 67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60年9月19日 免許証交付日 令和2年8月31日 (令和7年9月18日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 重傷 1人（作業員）</p>
損傷	<p>A なし B 機関、航海計器等に濡損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人（全員大韓民国籍）が乗り組み、海外売船に伴う回航の目的で、令和6年3月7日、B船及びC船の支援を受けて左舷付けで係留していた小ヶ倉柳ふ頭の岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離岸し、大韓民国に向けて出航することとなった。</p> <p>船長Aは、A船の船首方に浮きドックが係留されていたので、A船に乗船していた売船仲介者（以下「A社」という。）の日本人作業員2人に、A船の船首から右舷方に投入していた錨を巻き揚げさせながら、B船及びC船にA船を本件岸壁と平行に引き出させて離岸する計</p>

るのを見た際、日本人作業員と意思の疎通が可能な共通言語がなく詳しい状況を確認できないまま、錨が根掛かりしている（錨が海底から外れないこと）と思い、錨の根掛かりを解消するためにA船を前進させる必要があると考え、状況を確認しに来た航海士にA船を前進させるように伝えた。

船長Aは、甲板長がA船を前進させるよう言っているとの航海士からの報告を受け、錨が根掛かりしていると判断し、錨の根掛かりを解消するためにA船を前進させることとした。（図2参照）

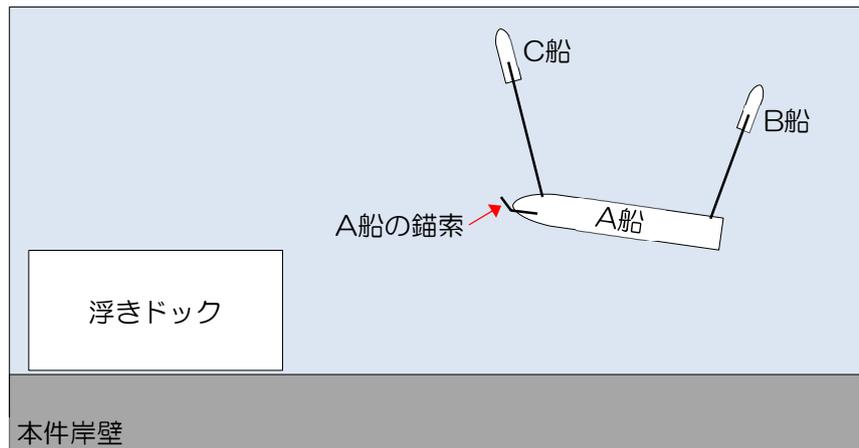


図2 A船の揚錨作業が難航していたときの状況

船長Aは、B船及びC船との通信手段がなく、また、船長B及びC船の船長（以下「船長C」という。）と意思の疎通が可能な共通言語もなく、船長B及び船長CにA船を前進させる旨を伝えることができない状況であったが、A船を低速力で前進させれば、A船を前進させる旨を伝えなくても、船長B及び船長CがA船の動きに合わせて操船してくれると思った。

船長Aは、船長B及び船長CにA船を前進させる旨を伝えないまま主機を極低速力前進としたところ、16時02分ごろB船がA船に引かれて船尾部から海中に沈みながら左舷側に転覆した。（図3、写真4参照）

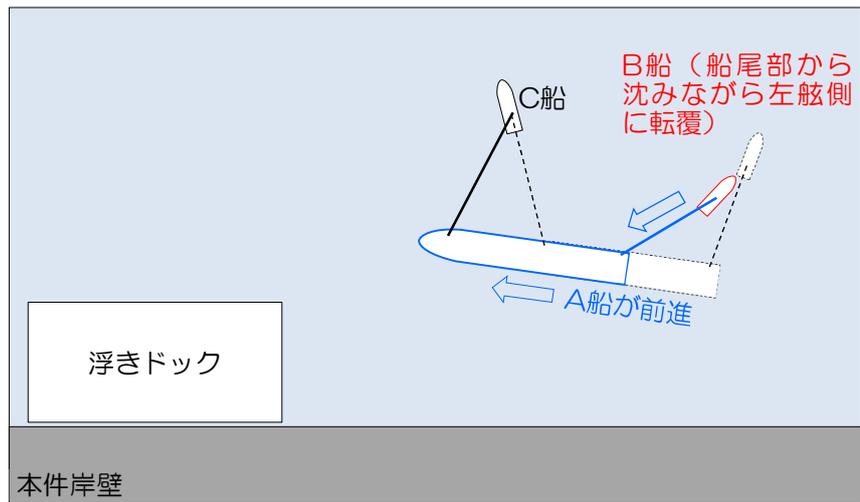


図3 B船が転覆したときの状況



写真4 転覆した状態のB船

船長Aは、船首部の日本人作業員が慌てた様子で操舵室に向かって前進をやめるよう身振りしているのが見え、主機を中立運転として操舵室から出たところ、B船が転覆しているのを認めたが、気が動転してどうすることもできなかった。

B船は、船長B及び作業員2人（以下「作業員B₁」、「作業員B₂」という。）が乗り組み、長崎港第1区の定係地を出航し、同港第4区で台船のえい航作業等に従事した後、船長C及び作業員1人が乗り組んだC船と共にA船が係留されていた本件岸壁に向かい、15時20分ごろ本件岸壁付近に到着した。

船長B及び船長Cは、B船でA船の船尾部を、C船でA船の船首部を引くこととし、タグラインのアイを後部甲板のえい航フックに掛けた後、タグライン（長さはB船が約30m、C船が約40m）をそれぞれA船に送った。

船長B及び船長Cは、舵輪の前に立ってそれぞれ操船に当たり、A船の係留索が放されて揚錨作業が開始されたことを確認した後、B船及びC船に備えられた無線を使用して相互に連絡を取り合いながら、低速力で前進してA船を本件岸壁と平行に引き出し始めた。

船長B及び船長Cは、A船の錨索が繰り出されたり巻き取られたりしているのを認めたので、揚錨作業が完了するまでA船の引出しを一旦中断することとし、作業員B₁及び作業員B₂はB船の甲板上でA船の揚錨作業の状況を見ていた。(図4参照)

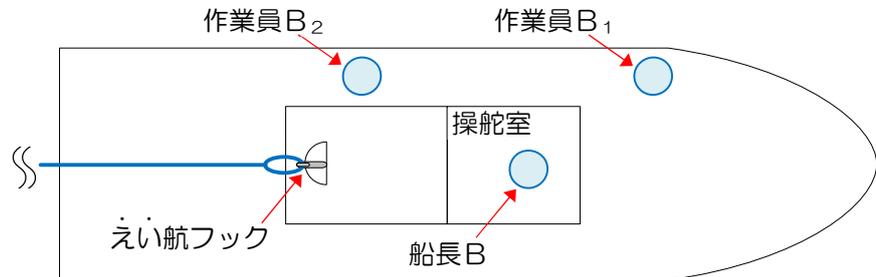


図4 船長B、作業員B₁及び作業員B₂の乗船位置

船長Bは、適宜主機を使用しながらA船の位置を保持していたところ、突然、A船の船尾からプロペラの放出流が出るのを認め、A船が前進を始めたことに気づき、B船がA船に引かれて左舷側に転覆すると思い、急いで右舵を取ってスロットルレバーを増速側に操作したものの、すぐにB船が船尾部から海中に沈みながら左舷側に転覆した。

船長Cは、適宜主機を使用しながらA船の位置を保持していたところ、突然、C船が左舷側に傾斜したので、A船が前進を始めたことに気づき、急いで左舵を取ってスロットルレバーを増速側に操作したところ、A船が前進をやめ、C船の転覆は免れたが、B船が転覆したのを認めた。

船長Bは、B船が転覆する直前、作業員B₁及び作業員B₂に危険が及ぶと考えて主機を中立運転とし、B船の転覆後、操舵室に閉じ込められたが、開放していた操舵室の出入口を手探りで探し、同出入口から出て海面に浮上し、転覆したB船に^{つか}まった。

作業員B₁は、B船の転覆後、B船の下に入り込み、着用していた救命胴衣が船体に引っ掛かってしばらくB船の下から出てこられずにいたが、救命胴衣を船体から外して海面に浮上した。

作業員B₂は、B船の転覆時に海中に投げ出された後、B船まで泳いでB船の船底に上がった。

船長Cは、長崎港内で作業を行っていたB社の引船(以下「D船」という。)の船長(以下「船長D」という。)に無線で連絡して救援と海上保安庁への通報を依頼するとともに、タグラインを放してC船でB船に近づき、船長B及び作業員B₁をC船に引き揚げた。

船長Cは、作業員B₁の意識が^{もうろう}朦朧としていたので、作業員B₁の病院への搬送を急ぐこととし、本件岸壁に向かいながら、携帯電話で救急車の要請を行った後、無線で船長Dに作業員B₂の救助を依頼した。

	<p>作業員B₂は、来援したD船に引き揚げられて救助された。</p> <p>作業員B₁は、救急車で長崎市内の病院に搬送され、溺水、誤嚥性肺炎等と診断されて約1週間の入院加療を要した。</p> <p>B船は、B社が手配したクレーン車2台で本件岸壁に引き揚げられた。</p> <p>A船は、回航を中止して小ヶ倉柳ふ頭北方沖で錨泊した。</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>(1) A船が離岸するまでの状況</p> <p>A船は、A社が仲介して日本の水産会社から大韓民国の船主に売船され、一旦、A社の社員によって長崎県平戸市から小ヶ倉柳ふ頭に回航された。</p> <p>A社の社員は、A船を本件岸壁に係留する際、係留予定場所の船首方に浮きドックに係留されていたので、錨を巻き揚げながら本件岸壁と平行に離岸することができるように船首錨を右舷方に投入した。また、A社は、引船2隻でA船の出港作業を支援するようB社に依頼した。</p> <p>A船の乗組員は、新船主によって大韓民国の船員派遣会社を通じて手配され、7日午前中にA船に乗船した後、新船主が手配した通訳者を交え、A社の社員から、A船の操船方法、B船及びC船の支援を受けて出港作業を行うこと並びに日本人作業員2人が揚錨作業を行うことの説明を受けた。</p> <p>(2) 船長A及び船長Bの乗船及び回航の経験</p> <p>船長Aは、遠洋トロール漁船や引船等に航海士や船長として乗船した経験が10年以上あり、日本から大韓民国に売船された船舶の船長として回航を行った経験が複数回あった。</p> <p>船長Bは、引船の船長としての経験が約30年間あり、日本から海外売船された船舶の出港支援を行った経験が複数回あった。</p> <p>(3) 船長A及び船長Bの通信手段の確保等に関する認識</p> <p>船長Aは、出港支援作業がA船を本件岸壁と平行に引き出すだけの単純な作業であり、また、過去にも支援を行う引船との通信手段がない中で出港作業を行ったことがあったので、B船及びC船と通信を行わなくても安全に出港作業を行うことができると思い、B船及びC船との通信手段を確保しておらず、さらに、A船に通訳者を乗船させていなかった。</p> <p>船長Bは、A船との通信手段がなかったが、出港支援作業がA船を本件岸壁と平行に引き出すだけの単純な作業であり、また、過去にも海外売船された船舶との通信手段がない中で出港支援作業を行ったことがあったので、安全に出港支援作業を行うことができると思っていた。</p> <p>(4) その他</p>

	B船及びC船の乗組員は、全員救命胴衣を着用していた。
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	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、小ヶ倉柳ふ頭北方沖において、B船及びC船の支援を受けて出港作業中、船長Aが、B船及びC船と意思の疎通を行うことができる手段を講じていなかったことから、A船を前進させることとなった際、船長B及び船長CにA船を前進させる旨を伝えないまま、前進したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、A船の船尾からプロペラの放出流が出るのを認めてA船が前進を始めたことに気付き、B船がA船に引かれて左舷側に転覆すると思い、急いで右舵を取るなどしたものの、A船に引かれて船尾部から海中に沈みながら左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出港支援作業がA船を本件岸壁と平行に引き出すだけの単純な作業であり、また、過去にも支援を行う引船との通信手段がない中で出港作業を行ったことがあり、B船及びC船と通信を行わなくても安全に出港作業を行うことができると思ったことから、B船及びC船との通信手段を確保しておらず、さらに、A船に通訳者を乗船させていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船長B及び船長CにA船を前進させる旨を伝えることができない状況であったが、A船を低速力で前進させれば、A船を前進させる旨を伝えなくても、船長B及び船長CがA船の動きに合わせて操船してくれると思ったことから、A船を極微速力で前進させたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、揚錨作業が難航していた際、甲板長に状況を確認した航海士から甲板長がA船を前進させるよう言っているとの報告を受け、錨が根掛かりしていると判断したことから、錨の根掛かりを解消するためにA船を前進させることとしたものと考えられる。</p> <p>甲板長は、日本人作業員が錨索同士の噛み込みを解消しようと錨索を繰り出したり巻き取ったりしているのを見た際、日本人作業員と意思の疎通が可能な共通言語がなく、詳しい状況を確認できなかったことから、錨が根掛かりしていると状況を誤認し、錨の根掛かりを解消するためにA船を前進させる必要があると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、小ヶ倉柳ふ頭北方沖において、A船がB船及びC船の支援を受けて出港作業中、船長Aが、B船及びC船と意思の疎通を行うことができる手段を講じず、A船を前進させることを事前に船長B及び船長Cに伝えなかったため、A船を前進させた際、B船がA船に引かれて転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・引船の支援を受けて出港作業を行う船舶の船長は、出港作業中、引船の船長との間の通信手段（トランシーバー等）を準備して随時意思疎通を行うこと。・日本の港において出港作業を行う外国籍船舶の所有者及び船長は、出港支援作業を行う引船の日本人船長や甲板作業等を行う日本人作業員と意思の疎通が可能な共通言語がない場合は、通訳者を乗船させること。
--	---

付図1 事故発生場所概略図

