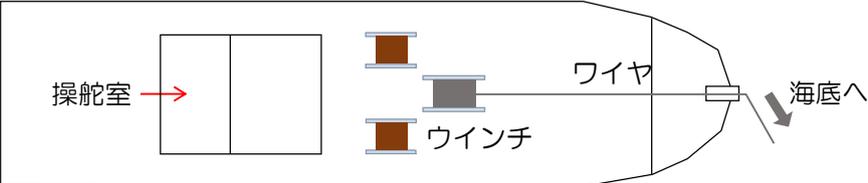


船舶事故調査報告書

令和7年12月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	推進器損傷
発生日時	令和6年12月13日 14時05分頃
発生場所	長崎県長崎市端島南方沖 肥前端島灯台から真方位192° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯32° 36.1′ 東経129° 43.9′）
事故の概要	作業船第八徳優丸は、航行中、前部甲板からチェーン等が海中に落下して推進器に絡まり、プロペラ軸の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年12月20日、主管調査官（長崎事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	作業船 第八徳優丸、5トン未満（長さ11.95m）
船舶番号、船舶所有者等	292-22527長崎、有限会社滝川海事工業
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	プロペラ軸、プロペラ翼に曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北北西、波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>(1) 本船が従事していた作業</p> <p>本船は、投石漁礁の設置工事現場などで海底に沈められた石を、前部甲板に備えられたウインチを使用して均す作業（以下「石均し作業」という。）に従事していた。</p> <p>石均し作業は、海底の石を均一に配置することを目的として行われ、本船のウインチから繰り出したワイヤの先端に連結されたチェーンを潜水士が凸部の石に巻き、ウインチで石を吊り揚げた後、本船を適宜移動させ、石を凹部に下ろして配置することにより行われていた。</p> <p>（図1 参照）</p>  <p>※ワイヤ巻取り用ウインチ以外のウインチは錨索巻取り用である。</p> <p>図1 石均し作業の概観</p> <p>船長は、ふだん石均し作業を終えると、ワイヤの先端に連結されたチェーンが航行時に海中に落下しないように、チェーンを前</p>

部甲板に置いたバケツに収納するほか、ウインチのブレーキが締められていることを確認してから航行を開始していた。(写真1、写真2参照)

甲板の高さが船縁の高さと同じになった前部甲板の船首部分



写真1 チェーンを収納するバケツ



写真2 本船 (上架された状態)

## (2) 本事故発生に至る状況

本船は、船長が1人で乗り組み、長崎市<sup>ためし</sup>為石漁港沖で石均し作業に従事していた。

船長は、数日後に長崎市伊王島<sup>いおう</sup>港周辺で行われる海上工事で本船を使用することになっており、また、天気予報で当日の夕方頃から天候が悪化して荒天が数日続くことを確認していたので、石均し作業を終えた後、そのまま本船で伊王島港に移動することとした。

船長は、なるべく早く伊王島港に向けて出発したいと思い、ワイヤ先端のチェーン(約6m)をバケツに収納せずに‘甲板の高さが船縁の高さと同じになった前部甲板の船首部分’(以下「船首楼甲板」という。)に置き、また、ウインチのブレーキが締められていることを確認しないまま、13時00分頃航行を開始した。

船長は、本船の対地速力を約10ノットとして、操舵室で立っ

て手動操舵で操船に当たり、長崎市野母崎南方沖で右舵を取って本船を北進させた。

本船は、北北西方からの風浪を受けて船体が動揺するようになったことでチェーンが船首楼甲板から海中に落下し、ブレーキが締められていないウインチからワイヤが繰り出され、14時05分頃、チェーン及びワイヤが推進器に絡み、プロペラ翼を回転させることができなくなった。

(図2 参照)

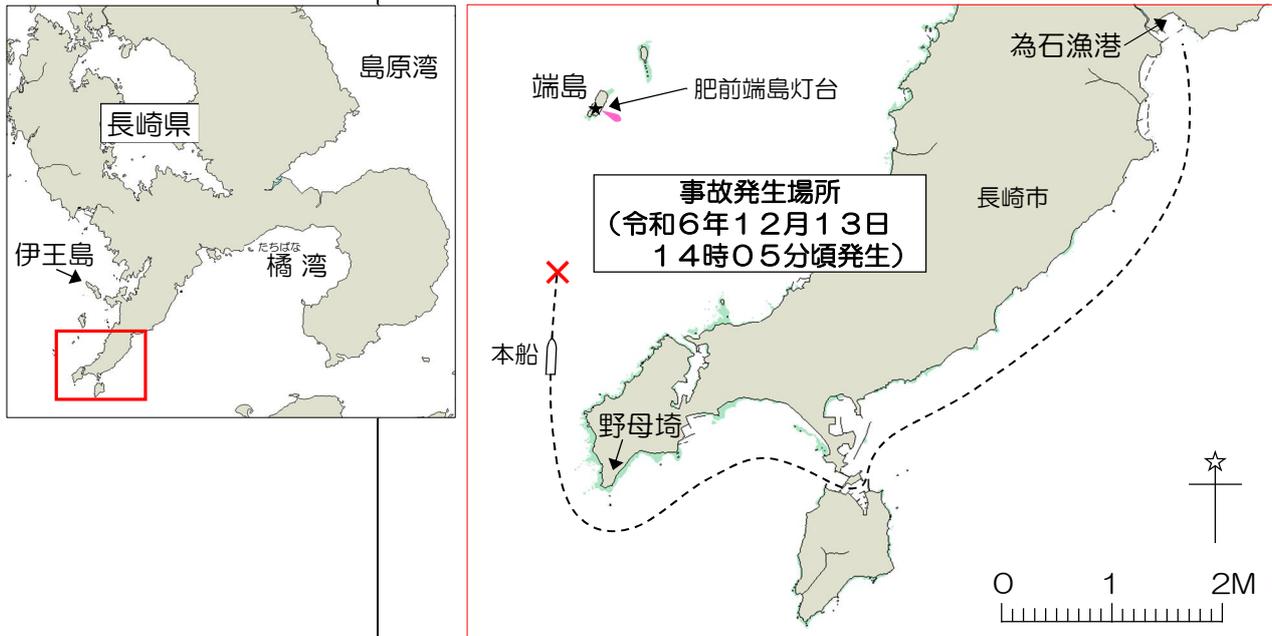


図2 事故発生経過概略図

船長は、突然停船したので、すぐに主機操縦レバーを中立にし、後部甲板の点検口から推進器を確認したところ、チェーン及びワイヤが絡まっていることを認め、その後、当該チェーン等が自船の船首楼甲板から落下したものであることを知った。

船長は、自力での航行を断念し、携帯電話で海上工事の元請け会社への連絡及び118番通報を行い、救助を要請した。

本船は、海上工事の元請け会社が手配した船舶にえい航され、造船所に向かった。

### 分析

船長は、荒天が予想される中、石均し作業を終えた後、なるべく早く次の工事現場に向けて出発したいと思ったことから、石均し作業で使用したチェーンを海中に落下するおそれがない場所に収納せずに船首楼甲板に置き、また、ウインチのブレーキが締められていることを確認しないまま、航行を開始したものと考えられる。

本船は、航行時の船体動揺によりチェーンが船首楼甲板から海中に落下後、チェーンに連結されたワイヤが、ブレーキが締められていないウインチから繰り出され、チェーン及びワイヤが推進器に絡まり、

	推進器が損傷したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、航行中、船長が、石均し作業で使用したチェーンを船首楼甲板に置き、また、ウインチのブレーキを締めていなかったため、船体動揺によりチェーンが船首楼甲板から海中に落下後、チェーンに連結されたワイヤがウインチから繰り出され、チェーン等が推進器に絡まったことにより発生したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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>・海上工事に従事する船舶の船長は、航行中、作業で使用した索具類が海中に落下して推進器に絡まないよう、航行開始前に、索具類を海中に落下するおそれがない場所に収納するとともに、索具類が巻かれているウインチのブレーキが締められていることを確認すること。</li> </ul>