

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和6年11月7日 09時01分頃 |
| 発生場所 | 沖縄県今帰仁村古宇利島西方沖 古宇利島灯台から真方位252° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯26° 42.1′ 東経127° 58.8′） |
| 事故の概要 | 引船東栄丸は、航行中、主機が使用できなくなり、風波により圧流されて浅所に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年11月8日、主管調査官（那覇事務所）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 船舶番号、船舶所有者等 | 引船 東栄丸、19トン 260-36636 沖縄、株式会社トウエイ（A社） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、669.31kW、回転数毎分600、6気筒、ボア250mm、使用燃料A重油、製造年月日不詳、平成9年2月進水 |
| 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 | 船底外板に擦過傷、推進器翼に曲損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2.5m、潮汐 上げ潮の末期 今帰仁村には、11月5日09時57分に波浪注意報が発表され、本事故当ても継続中であった。 |
| 事故の経過 | (1) 出港から乗揚までの状況 本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で、今帰仁村運天港を出港し、沖縄県本部町本部港に向け、古宇利島西方沖を約6.5ノットの対地速力で自動操舵により西北西進していた。 本船は、古宇利島灯台の西方約1.1M付近を航行中、船長が操舵室で「パチン」と破断するような音を聞き、突然主機が停止した。 船長は、主機の再始動を試みたが始動できず、自力航行を断念して海上保安庁及びA社に救助を要請した。 本船は、船長が左舷船尾側から投錨したものの、錨を引きずりながら徐々に南西方に圧流され続け、古宇利島西方の浅所に乗り揚げた。 （付図1 航行経路図 参照） (2) 乗揚後の状況 船長は、本船が乗り揚げた後、本船の船固めを行い、救助を |

待っていたところ、来援した船舶により救助された。

本船は、引船によって浅所から引き出された後、造船所にえい航されて上架された。

本船は、その後、造船所の調査で、主機の機側にある発停ハンドル（以下「本件ハンドル」という。）を発停ハンドル台の運転（RUN）位置で固定するボルト（以下「本件ボルト」という。）が、経年劣化により破損して脱落したことで、同時に同台側面のハンドル止め板（以下「本件止め板」という。）が外れ、本件ハンドルが運転位置から停止位置に移動して燃料がカットされ、主機が停止したことが確認された。

（図1 参照）

(3) 船長の発航前点検の状況

船長は、出航前、主機を始動して発航前点検を行い、本件ハンドルの作動及び主機の運転状態に異状がないことを確認していた。また、突然主機が停止した際、操舵室にいたので、主機の機側の状態が分からなかった。

(4) 本件ハンドル及び周辺連結部の開放点検等の状況

本船は、約30年前に進水し、主機には進水の約10年前に製造された中古機関を搭載しており、進水して以降、本件ハンドル及び周辺連結部に異状等が発生していなかったため、A社は、同部の開放点検及び部品交換の必要がないと思われ、本件ハンドル及び周辺連結部の開放点検及び部品交換を行っていなかった。

(5) 主機の始動及び停止の操作に関する情報

① 主機の始動操作

主機を始動する場合、本件ハンドルを“STOP（停止）”の位置から“START（始動）”の位置に操作すると、始動空気が主機に送り込まれて空気運転となる。

その後、燃料供給により主機を燃料運転として始動させ、さらに、本件ハンドルを“RUN（運転）”の位置にして始動空気を遮断させると、主機の連続運転が可能となる機構となっていた。

② 主機の停止操作

運転中の主機を停止する際には、本件ハンドルを“STOP（停止）”の位置にすると本件ハンドルとの連結部を介して燃料噴射ポンプの燃料調節棒を燃料遮断位置に移動させて主機を停止させる機構になっていた。

（図2～図4 参照）

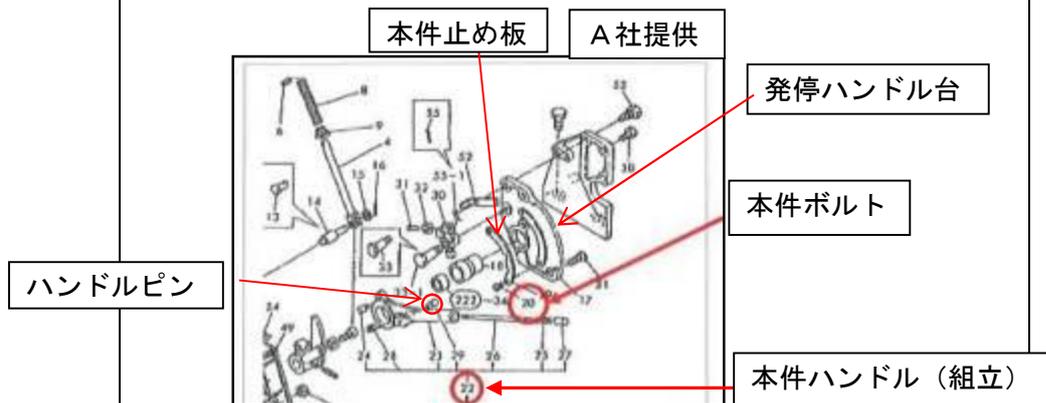


図1 本件ハンドル及び周辺連結部分解図

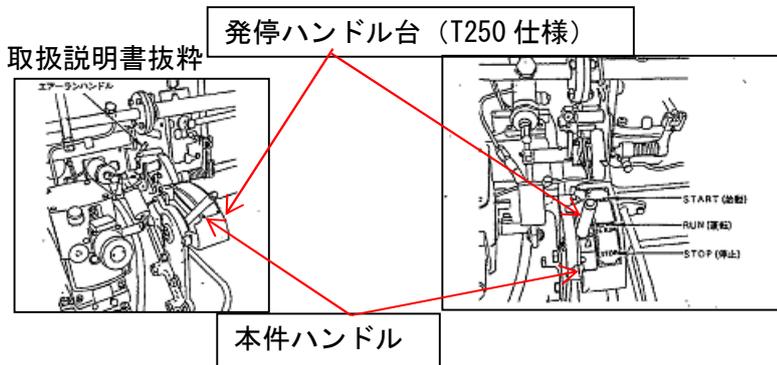


図2 発停ハンドル台位置図

図3 発停ハンドル台詳細図

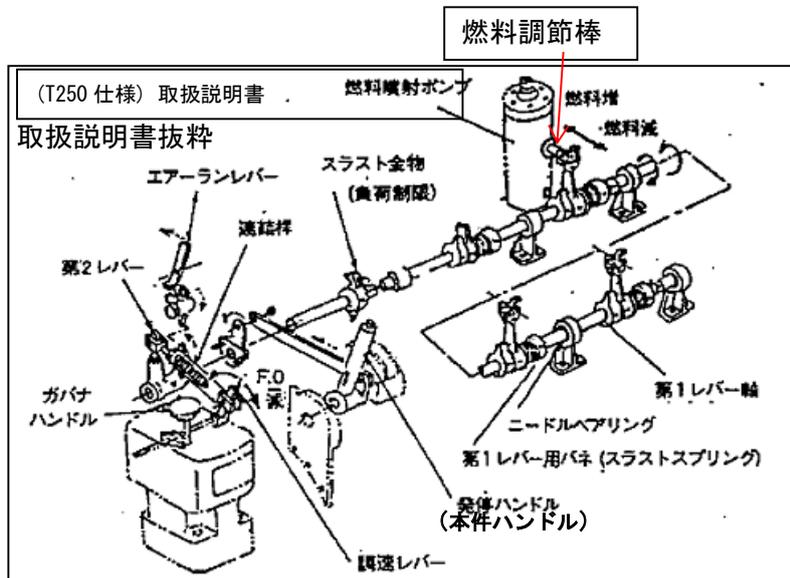


図4 本件ハンドル及び周辺連結部図

(6) 本船の錨及び錨索の状況

① 本船の錨及び錨索

本船は、約30kgの錨（ストックアンカー）1個及び長さ約40mの合成繊維の錨索を備えていた。

本船は、ふだん、備付けの錨を使用する機会がなく、本事故

| | |
|------------------|--|
| | <p>時、初めて錨を使用した。</p> <p>A社は、本事故後、本船の錨索の長さが、本船の航行水域の水深と比較して短いことを認め、本船を含む管理船の錨索を適切な長さのものに交換した。</p> <p>② 本船の錨索の長さに関する規定</p> <p>日本小型船舶検査機構の回答書によれば、次のとおりであった。</p> <p>小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）に該当する19トン鋼船の本船の場合、錨の重さは38kgが、錨索の長さは船舶の長さ（L）から50mが、それぞれ標準である。</p> <p>(7) 本事故発生海域の状況</p> <p>本船の主機が停止した付近海域は、海図W227（運天港）によれば、水深が約30～40mであり、低質がさんごであった。</p> <p>(8) 本船の喫水の状況</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.5mであった。</p> |
| <p>分析</p> | <p>(1) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、進水後、A社が本件ボルトの点検及び交換を行っていなかったことから、本件ボルトの経年劣化が進み、航行中に本件ボルトが破損して脱落し、本件ハンドルが停止位置に移動して主機が停止し、船長が操縦不能となった本船の陸岸への圧流を止めようと投錨したものの、錨を引きずりながら浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生の要因に関する解析</p> <p>① 本件ボルトの点検及び交換状況</p> <p>A社は、本船が進水して以降、本件ハンドル及び周辺連結部に異状等が発生していなかったことから、同部の開放点検及び部品交換の必要がないと思い、本件ハンドル及び周辺連結部の開放点検及び部品交換を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>② 本船の錨索の長さの状況</p> <p>本船が圧流された際に投錨した錨は、約30kgのストックアンカーであり、錨索の長さは約40mであったが、小型船舶安全規則の規程によれば、50mが標準であることから、本船の航行水域における投錨に適した錨索の長さではなかったものと認められる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、進水後、A社が本件ボルトの点検及び交換を行っていなかったため、本件ボルトの経年劣化が進み、航行中に本件ボルトが破損して脱落し、本件ハンドルが停止位置に移動して主機が停止し、船長が操縦不能となった本船の陸岸への圧流を止めようと投錨したものの、錨を引きずりながら浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |

| | |
|---------------------|--|
| <p>再発防止策</p> | <p>A社は、本事故後、次のとおり改善策を講じることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自社所有の船舶について、航行する海域の深さを考慮した適切な長さの錨索を備えることとした。 <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"> ・ 小型船舶の船長及び船舶所有者は、航行中に操縦不能とならないように、主機の発停ハンドル及び周辺連結部の定期的な整備点検を行うこと。 ・ 船舶所有者は、緊急的な投錨に備え、航行水域に応じた適切な錨及び錨索を備えておくこと。 |
|---------------------|--|

付図1 航行経路図

