

船舶事故調査報告書

平成23年3月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 石川 敏 行

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成22年3月20日 17時50分ごろ
発生場所	徳島県鳴門市鳴門海峡北口付近 孫崎灯台から真方位000° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 15.9′ 東経134° 38.7′）
事故調査の経過	平成22年5月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第十七室生丸、99トン 133528、株式会社室港サービス 23.50m（Lr）×7.50m×3.09m、鋼 ディーゼル機関2基、1,176kW（合計）、平成5年7月 B 台船 D-105 65.0m×24.0m×3.5m、鋼
乗組員等に関する情報	一等航海士 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年11月24日 免状交付年月日 平成17年12月21日 免状有効期間満了日 平成23年2月13日
死傷者等	負傷 1人（一等航海士：左踵骨骨折、右踵部打撲、右三角線維軟骨複合体）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長及び一等航海士ほか3人が乗り組み、長さ100mのえい航索（以下「ロープ」という。）を使用してデッキクレーン4機を搭載したB船と引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、平成22年3月20日06時56分ごろ和歌山県潮岬沖を約7～8ノット（kn）の速力で西進した。 A船引船列は、船長が船橋当直につき、鳴門海峡南口に差し掛かったとき、A船の船首からB船の後端までの長さが150m以内となるようにロープを縮め、17時34分ごろほぼ転流時の鳴門海峡を通過して北北西進した。 船長は、鳴門海峡を通過後、風が強くなったことから、ロープを更に約35～40m縮めることとし、船長が操船に当たり、一等航海士及び甲板長を船尾甲板にある高さ約1.64mの足場上に、機関長をウインチの操縦にそれぞれつけ、A船引船列の速力を徐々に減じた。

	<p>船長は、A船の機関を停止し、B船の行きあしがなくなり、ロープが弛んだことを確認したのち、17時45分ごろ、ロープを縮める作業を開始し、一等航海士及び甲板長が、足場上の右舷側及び左舷側でウインチにより巻き揚げられたロープをえい航フック（以下「フック」という。）に掛ける作業を始めた。</p> <p>一等航海士は、足場の右舷側でフックがある船首方を向いて少し屈んだ姿勢をとり、巻き揚げられたロープをフックに掛ける準備に取り掛かったところ、B船が南寄りの強風と大きなうねりを受けて圧流され、ロープが急激に緊張したため、17時50分ごろ、孫崎灯台から真方位000° 1.5M付近において、緊張したロープが下半身に当たって船尾甲板右舷側に落下し、両足を負傷した。</p> <p>A船は、翌21日08時20分ごろ、広島県尾道糸崎港に入港し、負傷した一等航海士を病院に搬送した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 6 海象：潮流 北流約1～2kn（転流直後）</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>足場は、フックの船尾側にあつてウインチの上部に設置されており、船首尾方向の長さが約3.5m、横幅が約1.5mの広さで、船尾甲板上の高さが約1.64mであつた。</p> <p>ロープは、直径約100mmの化学繊維製であつた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船引船列は、鳴門海峡北口付近で停留してロープを縮める作業を実施中、B船が南寄りの強風とうねりを受けて圧流されたことにより、ロープが急激に緊張したことから、ロープがA船の足場上で作業中の一等航海士の下半身に当たって同人が船尾甲板上に落下し、両足を負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が、鳴門海峡北口付近で停留してロープを縮める作業を実施中、B船が強風とうねりを受けて圧流されたことにより、ロープが急激に緊張したため、ロープがA船の足場上で作業中の一等航海士の下半身に当たって同人が船尾甲板上に落下したことにより発生したものと考えられる。</p>	