

船舶事故等調査報告書

平成25年6月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第26号
事故等種類	転覆
発生日時	平成25年1月29日 13時10分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北区 大阪府堺市所在の堺泉北大和川南防波堤南灯台から真方位173°3,300m付近 (概位 北緯34°34.0′ 東経135°24.1′)
事故等調査の経過	平成25年2月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 引船 あわじ丸、17.17トン 260-13283大阪、個人所有 B 台船 ^{しゅうえい} 修栄1号、20m なし、有限会社鈴木組 C 作業船 第二 ^{たいほう} 泰豊丸、5トン未満（長さ5.80m） 252-19227大阪、TAIHOU CONSTRUCTION 株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 C 船長C、二級小型船舶操縦士（若年者5トン）
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし C 機関等濡損
事故等の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船、C船及び防護枠をえい航するため、A船の船尾とB船の船首をえい航ロープでつなぎ、B船の左舷側に2本のえい航ロープでC船を横抱きするとともに、B船の船尾側に1本のロープで防護枠を連結して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、B船には作業員3人及び船長Cが乗り、阪神港堺泉北区浜寺泊地から大阪天保山に向けて約2.5ノットの対地速力で航行中、平成25年1月29日13時10分ごろ、B船の左舷船首側とC船の船首部とをつないでいたえい航ロープが切断し、C船が横向きとなって左舷側に転覆した。 B船の作業員は、その後、転覆したC船をB船の船首側につなぎ直し、A船が航路の妨げにならないところまでえい航中、C船が沈みかけたので、危険を感じた作業員がえい航ロープを切断した。 C船は、付近の海底に沈没したが、その後、引き揚げられた。 A船、B船及び防護枠に損傷はなかった。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aのえい航経験は50年であった。 船長Cは、えい航ロープの強度を把握していなかったが、B船にC船を横抱きした。 B船とC船をつないだえい航ロープは、直径24mmのポリエチレン製であった。 A船とB船をつなぐえい航ロープの長さは約20m、B船と防護枠をつなぐえい航ロープの長さは約1mであった。 B船の船尾にえい航していた防護枠は、縦横の長さがそれぞれ約5mの鉄製であり、海底の泥を掘る際、泥の汚濁を防止するものであった。</p>
<p>分析 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>A なし、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A船引船列は、阪神港堺泉北区を航行中、えい航ロープの強度を確認せずにB船がC船を横抱きしていたため、同ロープが切断し、C船が転覆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、阪神港堺泉北区を航行中、えい航ロープの強度を確認せずにB船がC船を横抱きしていたため、同ロープが切断し、C船が転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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。 ・台船に横抱きしてえい航する際は、えい航ロープの強度を確認すること。</p>