

## 船舶インシデント調査報告書

平成24年10月4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 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	平成24年1月24日 10時30分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港第3区长浦ふ頭沖 横須賀港東北防波堤灯台から真方位250° 1.4海里付近 (概位 北緯35° 18.7′ 東経139° 38.9′)
インシデント調査の経過	平成24年3月14日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	引船 第二十一 <sup>かんよう</sup> 管洋、90.98トン 102227、九船建設株式会社 22.50m×6.20m×2.80m、鋼 ディーゼル機関、514kW、昭和42年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年7月6日 免状交付年月日 平成20年8月18日 免状有効期間満了日 平成25年9月9日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、浮棧橋をえい航して横須賀港に入り、長浦ふ頭沖において、えい航状態から横抱状態にする作業中、えい航索を取ったまま右舷側を浮棧橋の右側に着け、船長が、主機のクラッチを後進に入れて運転したのち、クラッチを前進に入れた直後、平成24年1月24日10時30分ごろ浮棧橋に配置された乗組員から主機を停止するよう連絡が入ると同時に船尾付近からの異音が聞こえた。 船長は、直ちに主機のクラッチを中立位置とし、船尾付近を確認したところ、えい航索がプロペラ付近に入り込んでいるのを認めた。 本船は、プロペラに絡索したものと判断し、岸壁近くで待機していた作業船に救援を要請して長浦ふ頭にえい航された。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏

<p>その他の事項</p>	<p>本船は、長さ約20m、幅約7m、深さ約2mの浮棧橋から出された約20mのワイヤに直径約60mm、長さ約130mのえい航索をつなげて同浮棧橋をえい航しており、えい航索がたるむとワイヤに引かれて沈む状況であった。</p> <p>本船は、本インシデント時、船長が操舵室で操船を、機関長が機関室囲い後部にあるトーイングウインチ前方で同ウインチの操作を、一等航海士が本船右舷側で、二等航海士が浮棧橋右側で本船と浮棧橋とをつなぐスプリングワイヤを取る作業をそれぞれ行っており、各乗組員間の連絡にはトランシーバーが使用されていた。</p> <p>船長は、えい航索の状態について報告を聞いておらず、また、船長は、主機のクラッチを入れて運転する際にえい航索の状態を確認していなかった。</p> <p>本船は、長浦ふ頭に着岸後、ダイバーによる点検を行ったところ、えい航索が船尾側から入ってプロペラ翼に掛かっているのが認められたが、プロペラ翼及びプロペラ軸に損傷はなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、横須賀港の長浦ふ頭沖において、えい航してきた浮棧橋をえい航状態から横抱状態にする作業中、えい航索がたるんだことから沈む状態となり、このことが船長に伝わっておらず、また、船長がえい航索の状態を確認しなかったことから、主機のクラッチが後進に入れられたところ、プロペラ翼にえい航索が絡んで主機の運転を継続できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、横須賀港の長浦ふ頭沖において、えい航してきた浮棧橋をえい航状態から横抱状態にする作業中、えい航索の状態が船長に伝わっておらず、また、船長がえい航索の状態を確認しなかったため、主機のクラッチが後進に入れられたところ、プロペラ翼にえい航索が絡んで主機の運転を継続できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>船舶所有者は、本インシデント後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相手に指示が伝わっていることを確認するためにスピーカーを取り付けた。</li> <li>・乗組員は、えい航索から目を離さないこと。</li> <li>・乗組員は、他の乗組員と連絡を密にすること。</li> </ul>