

船舶インシデント調査報告書

令和6年10月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	令和6年5月5日 14時50分ごろ
発生場所	兵庫県洲本市由良港 高崎灯台から真方位148°530m付近 (概位 北緯34°16.4′ 東経134°57.6′)
インシデントの概要	プレジャーボートテレネットは、他船をえい航中、えい航索がプロペラに絡まり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年5月27日、主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート テレネット、14トン
船舶番号、船舶所有者等	243-37476大阪、株式会社テレネットサービス
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 7、視界 良好 海象：波向 北、波高 約2m、潮汐 上げ潮の末期 洲本市には、5月5日04時30分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本インシデント時も継続中であった。
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、片舷の主機に不具合が生じた知人のプレジャーボート（2基2軸船、以下「故障船」という。）をえい航しながら北進していた。</p> <p>船長は、本船の船尾部と故障船の船首部を繋いでいたえい航索（合成繊維製、直径約24mm）のY字の部分がほどけたので、主機を中立とし、船尾に移動してえい航索を引き揚げ、ほどけた箇所を結び直した後、操縦室に戻った。（図1参照）</p> <div style="text-align: center;"> <p>ほどけた箇所</p> <p>本船 約10m 故障船</p> <p>約90m</p> <p>図1 えい航の状況</p> </div> <p>船長は、本船が波により圧流されて故障船に接近していったので、故障船との接触を避けようと思い、海中のえい航索の状態を確認することなく、急いで主機を前進としたところ、船尾付近でたるんでいた海中のえい航索が、本船のプロペラに絡まった。</p> <p>船長は、主機を前進や後進としたものの、推力が得られなかったの</p>

	<p>で自力での航行を断念して118番通報を行った。</p> <p>船長は、本船を錨泊後、同乗者と共に海上保安庁のヘリコプターに救助され、故障船は、えい航索を外して片舷の主機により自力で帰港した。</p> <p>本船は、翌日、他船にえい航されて出航地に戻った。</p> <p>船長は、主機を操作する前に同乗者にえい航索の状態を確認してもらえばよかったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、船長が、結び直したえい航索の状態を確認せずに主機を前進としたことから、船尾付近でたるんでいた海中のえい航索がプロペラに巻き込まれ、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が波により圧流されて故障船に接近していることに気付いた際、故障船との接触を避けようと思ったことから、えい航索の状態を確認することなく、急いで主機を前進としたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、波により圧流されて故障船に接近した際、船長が、結び直したえい航索の状態を確認せずに主機を前進としたため、船尾付近でたるんでいた海中のえい航索がプロペラに巻き込まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、他船のえい航を開始する際、えい航索の張り具合を確認し、船尾付近の海中にえい航索がたるんだ状態で主機を操作しないこと。 ・ 船長は、他船をえい航する際、同乗者がいれば、えい航索や被えい航船の見張りを依頼しておくことが望ましい。 ・ 船長は、他船をえい航する際、水に浮くロープを使用することが望ましい。