

## 船舶事故調査報告書

平成29年9月21日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成28年6月1日 11時00分ごろ
発生場所	静岡県南伊豆町石廊崎南南西方沖 石廊崎灯台から真方位215° 10.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 25.7′ 東経138° 44.9′）
事故の概要	作業船第17海栄丸 <sup>かいえい</sup> は、回航中、船長が落水して行方不明となり、後日、死亡認定された。
事故調査の経過	平成28年6月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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	作業船 第17海栄丸、8.3トン 242-21027静岡、個人所有 10.48m（Lr）×2.68m×0.78m、FRP ディーゼル機関、198.6kW、昭和50年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 76歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年7月2日 免許証交付日 平成28年4月4日 （平成33年4月3日まで有効） 同乗者 女性 74歳
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	不明
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約15m/s、視程 約15km 海象：うねり 波高 約4m、水温 約21℃ 南伊豆町には、6月1日04時40分に強風注意報及び波浪注意報が発令されており、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、船長の家族（以下「同乗者」という。）を乗せ、平成28年6月1日04時00分ごろ、駿河湾内の港に向けて静岡県伊東市伊東港を出港し、約10ノットの対地速力で伊豆半島に沿って回航中、11時00分ごろ石廊崎南南西方沖で主機が停止した。

	<p>同乗者は、船長が、命綱等の落水防止対策を講じていないまま、操舵室から出て主機を点検しようとして前部甲板上に設けられた機関室出入口のハッチに向かった際、風浪による船体の動揺で身体が左舷側の舷外に投げ出されたものの、舷縁につかまっているところを認めた。</p> <p>同乗者は、船長を救助しようとしてロープを用意して機関室出入口付近の配管にロープを繋ぎ、片方にアイを作って渡そうとしたものの、本船が風浪によって約5、6回動揺した際に船長の手が舷縁から離れ、没水したのを目撃した。</p> <p>同乗者は、携帯電話で、118番に本事故の発生を通報した。</p> <p>付近を航行していた船舶は、17時22分ごろ漂流中の本船を認めて海上保安庁に通報した。</p> <p>来援した巡視艇等は、17時45分ごろに本船を認め、同乗者を救助しようとしたものの、時化していたので本船に近寄れず、監視を続けた。</p> <p>同乗者は、18時45分ごろ海上保安庁のヘリコプターに吊り上げられて救助され、静岡県下田市に搬送された後、同市内の病院に搬送された。</p> <p>本船は、巡視船等によって下田市下田港にえい航された。</p> <p>船長は、海上保安庁等による捜索が行われたが、発見されず行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長及び同乗者は、気象及び海象の情報を出港する前日の夜からラジオで入手しており、本事故当時、時化てくることを知っていた。</p> <p>本船は、前部甲板下に倉庫があり、倉庫に隣接して燃料油タンクを配置していた。</p> <p>本船は、下田港で、燃料油タンク内に搭載されていた燃料油について検査が行われた結果、水分の混入が確認された。</p> <p>同乗者は、回航中、船長が主機の燃料油系統に設けられた油水分離器から水抜きをしているところを見た。</p> <p>本船は、えい航された後、下田港において船首部外板の下方に破口が確認された。</p> <p>船長は、本事故時、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、泳ぐことができた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>本船は、石廊崎南南西方沖を回航中、船長が、風速約15m/sの南南西風が吹き、波高約4mの波浪を生じている状況下、船体動揺で舷</p>

	<p>外に投げ出されて落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、荒天の状況下、停止した主機を点検しようと前部甲板にある機関室出入口のハッチに向かった際、船体動揺に備えた体勢及びロープなどを用いた落水防止対策を講じていなかったことから、船体動揺で舷外に投げ出された可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>主機は、燃料油系統に水分が混入したことから、燃焼不良となって停止した可能性があると考えられるが、混入に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船は、えい航された後、下田港において船首部外板の下方に破口が確認されたが、本事故との関係を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、石廊崎南南西方沖を回航中、船長が、風速約15m/sの南南西風が吹き、波高約4mの波浪を生じている状況下、船体動揺で舷外に投げ出されて落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 荒天下に暴露甲板上で作業等を行う場合は、命綱を使用するなどして身体が舷外に投げ出されないようにすること。</li> <li>・ 海上が時化てくる際は、船舶の堪航性を考慮して出航の可否判断をすること。</li> <li>・ 暴露甲板では、救命胴衣を着用することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

