

## 船舶事故調査報告書

平成29年9月28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	作業員死亡
発生日時	不明（平成29年1月7日 21時00分ごろ～8日 04時50分ごろの間）
発生場所	不明（阪神港神戸区～兵庫県姫路市姫路港 <sup>しまま</sup> 飾磨区の間）
事故の概要	引船 <sup>だいじゆ</sup> 大寿丸は、はしけ <sup>エイチ</sup> H-103 及びはしけ <sup>エイチ</sup> H-223 をえい航して航行中、作業員が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成29年1月10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。
<b>事実情報</b> 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 大寿丸、17トン 272-13862大阪、新興海運有限会社 13.50m×4.60m×2.00m、鋼 ディーゼル機関、441.30kW、昭和62年10月25日 B はしけ H-103、約423トン なし、個人所有 37.0m×9.0m×4.5m、鋼 機関なし、昭和47年（建造年） C はしけ H-223、約198トン なし、兵機海運株式会社（C社） 30.0m×7.3m×3.2m、鋼 機関なし、昭和48年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 78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59年5月25日 免許証交付日 平成26年8月18日 （平成31年12月7日まで有効） C 作業員C 男性 39歳
死傷者等	死亡 1人（作業員C）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西南西～東北東、風力 1～3、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約13℃

<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長 A が 1 人で乗り組み、作業員 2 人（以下「作業員 B<sub>1</sub>」及び「作業員 B<sub>2</sub>」という。）を乗せた空倉の B 船及び作業員 C を乗せた空倉の C 船をえい航索で順につないで引船列（以下「A 船引船列」という。）を構成し、平成 29 年 1 月 7 日 21 時 00 分ごろ姫路港飾磨区に向けて阪神港神戸区を出港した。</p> <p>A 船は、姫路港飾磨区の船場川岸壁<sup>せんばがわ</sup>の沖で、船長 A が B 船及び C 船にえい航索を縮める作業を行わせる目的で主機を中立運転とした。</p> <p>作業員 B<sub>1</sub>は、B 船のえい航索を縮める作業を終え、作業員 B<sub>2</sub>を船首部に残して C 船の状況を確認する目的で船尾部へ移動した。</p> <p>作業員 B<sub>1</sub>は、C 船のえい航索が縮められていなかったため、作業員 C に作業を促す合図を送ろうとしたところ、8 日 04 時 50 分ごろ C 船付近で何かが海に落ちたような音を聞いた。</p> <p>作業員 B<sub>1</sub>は、C 船の甲板上に作業員 C の姿が見当たらず、呼びかけに対しても返事がなかったため、作業員 C が落水したものと思い、船首部へ戻ってその旨を作業員 B<sub>2</sub>に知らせた。</p> <p>作業員 B<sub>2</sub>は、作業員 C が落水したものである旨を携帯電話で船長 A に知らせ、続けて本事故の発生を C 社に連絡した。</p> <p>C 社は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>船長 A は、B 船に投錨を指示した後、えい航索を放し、作業員 B<sub>2</sub>を A 船に移乗させて捜索を開始した。</p> <p>作業員 C は、海上保安官が C 船を確認したものの船内では発見されず、また、A 船、海上保安庁、地元の消防署及び警察署、来援した僚船並びに最寄りの漁業協同組合による海上及び海中捜索が行われたが発見されず、22 日専従捜索が打ち切られて行方不明となった。</p> <p>作業員 C は、5 月 6 日兵庫県東播磨港の南西方沖で漂流しているところを発見され、DNA 鑑定によって作業員 C であることが確認されたものの、死因が不明と検案された。</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 A 及び作業員 B<sub>1</sub>が作業員 C の姿を最後に見たのは、いずれも阪神港神戸区の出港時であった。</p> <p>作業員 C の救命胴衣は、C 船の船内に残されていた。</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>A なし、B なし、C 不明</p> <p>A なし、B なし、C 不明</p> <p>A なし、B なし、C 不明</p> <p>作業員 C の死因は、不明であった。</p> <p>A 船引船列は、1 月 7 日 21 時 00 分ごろ阪神港神戸区の出港時に作業員 C が目撃された後、8 日 04 時 50 分ごろ姫路港飾磨区の船場川岸壁の沖で作業員 B<sub>1</sub>が作業員 C の姿が見当たらないことに気付いたことから、この間において、C 船から作業員 C が落水したものと考</p>

	<p>えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>作業員Cは、落水して死亡したものと考えられるが、死亡するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>作業員Cは、作業員Cの救命胴衣が船内に残されていたことから、救命胴衣を着用していない状態で落水した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が阪神港神戸区から姫路港飾磨区に向けて航行中、C船から作業員Cが落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>C社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・救命胴衣の着用を徹底した。</li> <li>・安全保護具着用集計表、訪船報告書等を毎月作成するなどの特別安全活動を始めた。</li> <li>・安全責任者による訪船活動の回数を増やし、安全宣言書を用いて作業員の安全意識の向上を図った。</li> </ul> <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>・航行中、暴露甲板上においては、不意の動揺などに備えておくこと。</li> <li>・ハンドレール等のない暴露甲板では、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

