

## 船舶事故調査報告書

平成30年3月14日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員行方不明
発生日時	平成29年6月14日 11時48分ごろ
発生場所	北海道知床岬南西方沖 知床岬灯台から真方位238° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯44° 19.6′ 東経145° 18.3′）
事故の概要	旅客船 <sup>ドルフィンスリー</sup> DOLPHIN IIIは、潜水による絡索除去作業中、船長が行方不明となった。
事故調査の経過	平成29年6月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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。
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	旅客船 DOLPHIN III、19トン 243-21187 北海道、有限会社ホワイトリリー旭川 16.85m×4.20m×2.24m、FRP ディーゼル機関2基、900kW（合計）、平成2年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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57年5月13日 免許証交付日 平成28年9月15日 （平成34年6月11日まで有効） 甲板員 男性 24歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成25年5月28日 免許証交付日 平成25年6月25日 （平成30年6月24日まで有効）
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 北東流、水温 約9℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、旅客33人を乗せ、知床岬を周遊するクルーズの目的で、平成29年6月14日10時00分ごろ北海道斜 <sup>しやり</sup> 里町ウトロ漁港を出港した。 本船は、知床半島沿岸部の奇岩、知床連山やイルカなどを観覧して

	<p>13時00分ごろ戻る予定で、船長の操船で知床半島沿岸部を北東進中、定置網が設置されていることを示す赤旗を立てた浮標の約10m沖を航行していたとき、絡索して航行不能となった。</p> <p>船長は、船尾中央部にタラップをかけ、船尾右舷側のビットから直径約12mmのさがり綱を垂らして水面下に約5～6m伸ばし、潜水機材を装着し、右手にマキリ（漁業用包丁）を持って、11時40分ごろ海面下に入って絡索除去作業を開始した。</p> <p>甲板員は、船尾部で片付けなどをしていたところ、11時45分ごろ船長の声が聞こえ、船尾右舷側付近を探したが見当たらず、左舷正横約5mのところ船長が浮上しているのを認め、船長からさがり綱を投げるように指示されたため、11時47分ごろ垂らしていたさがり綱を手繰って左舷方に投げたものの、船長に届かなかった。</p> <p>本船は、船首を東南東方に向け、北東風に落とされて、船長からゆっくりと離れていった。</p> <p>甲板員は、船長が本船の左舷方約15mに位置する状況となったので、左舵一杯を取り、最微速力前進で接近を試みたものの、11時48分ごろ左に約60°船首を振ったところで船長が見えなくなったため、機関を中立にして、救命浮環を持って船首部に行き、旅客に船長を探すように依頼しながら船長を探した。</p> <p>甲板員は、左舷正横約15～20mの海面に、空気の泡がぼこぼこ2回上がるのを認めた。</p> <p>甲板員は、船首部で旅客と一緒に船長を探したものの、見つからないので、12時00分ごろ船舶所有者の事務所（以下「事務所」という。）に携帯電話で連絡し、事務所から通報を受けた海上保安庁、消防、観光船及び地元漁船などが船長の捜索に当たった。</p> <p>本船の旅客は、事務所手配の旅客船に12時40分ごろ移乗してウトロ漁港に戻り、本船は、13時00分ごろ地元漁船が絡索を除去して、甲板員の操船でウトロ漁港に戻った。</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>本船は、操舵室左舷後部の収納箱に、12ℓボンベ1本、レギュレーター、ハーネス、黒色のドライスーツ及び黄色のフィンを収納していた。</p> <p>船長及び甲板員は、冬場、知床半島沿岸一帯が海氷に閉ざされるので、5月から10月までの観光シーズンに約半年間季節雇用される従業員であった。</p> <p>船長は、元漁師で定置網関連の潜水作業の経験が豊富であり、また、本船に船長として乗り組んだのは、3シーズン目であった。</p> <p>船長は、潜水機材の管理をしており、平成28年6月ごろ業者に依頼してボンベに空気を充填したが、それ以降は充填していなかった。</p> <p>船長は、絡網、絡索除去のため、1シーズンに約4～5回潜水作業</p>

	<p>を行っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、今シーズンで3回目の潜水作業であり、通常5～10分の潜水作業を行っていた。</p> <p>船長は、通常、さがり綱を持ち、船尾右舷側から浮上していた。</p> <p>甲板員は、本船に乗り組んで5シーズン目であり、沖合で操船を行うことがあったが、出入港操船を行ったことはなく、また、潜水も未経験であった。</p> <p>甲板員は、本船が絡索したとき、客席で旅客に対して奇岩や景勝地の説明をしていた。</p> <p>甲板員は、船長を見失う前の本船との距離が15～20mであり、船長が浮上していれば見失う距離ではなく、沈んでいったので見失ったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、知床岬南西方沖において、船長が、潜水による本船の絡索除去作業中、一旦、海面に浮上したものの、海中に沈んで行方不明となったものと考えられる。</p> <p>船長は、海面に浮上したとき、さがり綱を持っておらず、その後本船が風に圧流されて船長から離れたものと考えられるが、船長が海中に沈んだ状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、約1年間ボンベに空気を充填しておらず、1シーズンに4～5回潜水作業をしていたことから、ボンベの空気がなくなった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、知床岬南西方沖において、船長が、潜水による本船の絡索除去作業中、一旦、海面に浮上したものの、海中に沈んだ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>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"> <li>・潜水作業を行う場合には、事前にボンベの残量を確認し、十分に空気が充填されているボンベを使用すること。</li> <li>・潜水作業者は、安全のため、さがり綱を有効に使用すること。</li> <li>・船上の乗組員は、上がってくる気泡などで潜水者を監視し、救命浮環等を準備しておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

