

## 船舶事故調査報告書

令和元年7月10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	乗組員死亡
発生日時	不明（平成31年1月19日 00時00分ごろ～09時50分ごろの間）
発生場所	不明（長崎県西海市 <sup>さいかい</sup> 崎戸島 <sup>さきと</sup> 周辺～ <sup>たいりょう</sup> 九十九島湾）
事故の概要	プレジャーボート第二大漁丸は、帰航中、船長が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成31年1月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	プレジャーボート 第二大漁丸、5トン未満 290-50964長崎、個人所有 6.55m (Lr) × 2.39m × 1.24m、FRP ガソリン機関、102.97kW、平成10年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成3年3月28日 免許証交付日 平成28年3月27日 (令和3年3月27日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、水温 約17℃ 潮流（寺島水道） 19日 00時09分 南南西流最強 2.5ノット (kn) 03時34分 転流 06時37分 北北東流最強 1.9kn 10時05分 転流 日没時刻：18日 17時40分ごろ 月没時刻：19日 03時59分ごろ 月齢：12.6（19日 00時00分）
事故の経過	本船は、船長が、船長の家族（以下「本件家族」という。）に崎戸

	<p>島南方沖の芋島<sup>いも</sup>周辺で夜釣りをを行うことを伝えた上、1人で乗り組み、平成31年1月18日11時30分ごろ九十九島湾奥の長崎県佐世保市船越<sup>ふねこし</sup>町の定係地を出航した。</p> <p>本件家族は、18時00分ごろ、船長から携帯電話で、寒いので帰航すると連絡を受け、釣果を尋ねたところ、船長から釣りを行わずに本船で寝ていたと聞いた。</p> <p>本件家族は、自動車で自宅を出発し、19時00分ごろ定係地に到着したが、ふだん、崎戸島周辺からは約1時間の航程であるところ、本船が帰航していなかったため、船長の携帯電話に連絡した。</p> <p>本件家族は、船長から、周囲が暗く、本船がどこを走っているか分からないと聞き、GPSプロッターを確認するように伝えたが、船長が操作方法が分からないと答えたので、操舵室の天窓から顔を出して低速で陸岸沿いに航行するように伝えた。</p> <p>本件家族は、船長と携帯電話で断続的に行った通話で、帰航が難しいのであれば錨泊して夜明けまで待つように伝え、船長からは、20時00分ごろ崎戸港が見えること、その後、養殖施設が見えること、もう少しで帰航できるのではないかと聞いた。</p> <p>本件家族は、19日00時00分ごろ船長と通話して以降、船長の携帯電話に連絡しても呼出し音が聞こえるものの船長が応答しなくなったが、船長との通話内容から、本船は、九十九島湾内の養殖施設付近を航行しており、やがて帰航すると思った。</p> <p>本件家族は、その後も船長の携帯電話に連絡し続けたが、船長が応答せず、03時30分ごろ118番通報を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁の船艇等による捜索が行われ、09時50分ごろ西海市大島<sup>おお</sup>西方沖約1.6海里（M）で無人の状態漂流しているところを発見された。</p> <p>船長は、21日09時50分ごろ大島北端の大島鼻北岸で付近の住民によって発見され、検視の結果、死因は溺死の疑いとされた。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>本船は、発見時、天窓が開き、クラッチ兼スロットルレバーが極微小力前進の位置にあり、燃料油タンク内に燃料油が残っておらず、バッテリーが過放電し、釣り餌が未使用で、船長の携帯電話が船内に残されていた。</p> <p>本船は、他船等と衝突したり、養殖施設に乗り入れたりした痕跡はなかった。</p> <p>船長は、自動車の運転免許を取得しておらず、ふだん、朝、本件家族が運転する自動車<sup>てらしま</sup>で本船の定係地まで行き、本件家族と2人で釣りに行った後、夕方に帰航しており、芋島周辺で釣りを行った場合は、帰航時、寺島水道を経由していた。</p> <p>本件家族は、船長と共に本船で夜釣りを行った経験が過去に1回あ</p>

った。

船長は、本船のGPSプロッターの操作に慣れておらず、また、GPSプロッター画面に表示される自船の位置や進行方向等の情報をうまく読み取ることができなかつたので、操船の際、GPSプロッターで船位を確認することはなかつた。

本船のGPSプロッターは、ふだん、本件家族が操作していた。

船長は、出航時、ネックウォーマー、防寒用の上着、作業ズボンを着用し、運動靴を履いていた。

船長は、発見された際、救命胴衣を着用していなかつた。

本件家族は、船長が、ふだん、救命胴衣を着用していなかつたので、本事故当時も着用していなかつたと本事故後に思った。

本件家族は、船長から体調不良等の訴えを聞いていなかつたが、船長が、本事故発生前、仕事で右足甲を負傷し、本事故当時、同甲が腫れていたため、右足で踏ん張ることができない状態だったと本事故後に思った。

本件家族は、本船にはトイレが設置されておらず、ふだん、船長が後部デッキの舷側から小用を足していたので、本事故当時、船長が、同舷側から小用を足していた際、波等により船体が動揺し、右足で踏ん張ることができずに体勢を崩して落水したのかもしれないと本事故後に思った。

本船の後部デッキのブルワークは、甲板からの高さ約54cm、幅約10cmであった。(写真1参照)

GPSプロッター (カバーをした状態)

天窗



写真1 操舵室及び後部デッキ

分析

乗組員等の関与

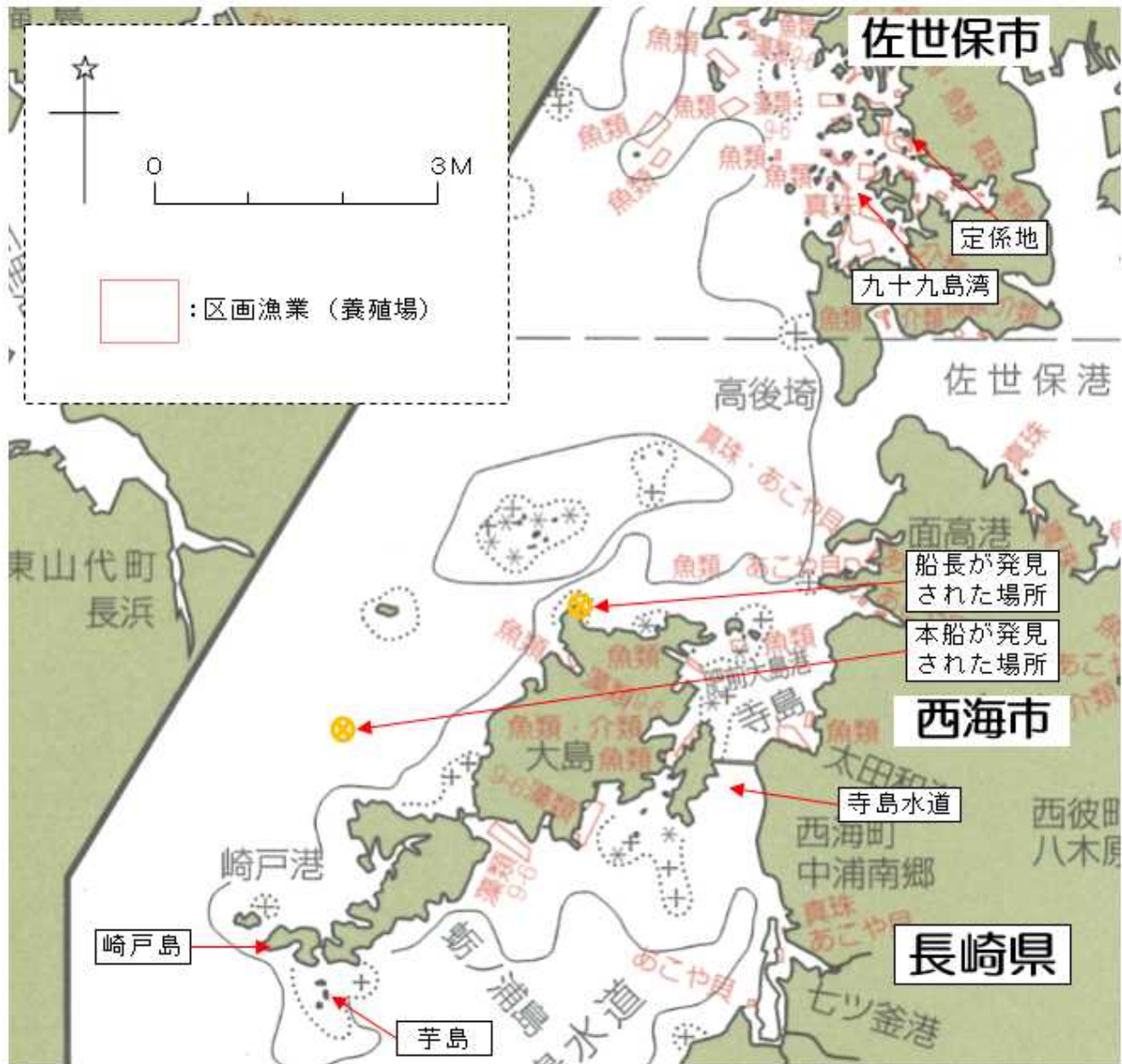
不明

船体・機関等の関与

不明

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>船長の死因は、溺死の疑いであった。</p> <p>本船は、船長が、船位を確認できずに定係地に帰航することができなくなり、19日00時00分ごろ本件家族と携帯電話で通話した後、09時50分ごろ大島西方沖約1.6Mで無人の状態では漂流しているところを発見されたことから、この間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間航行及びGPSプロッターの使用に慣れていなかったことから、船位を確認できずに定係地に帰航することができなくなったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、後部デッキの舷側から小用を足し、また、本事故当時、右足を負傷していたことから、同舷側から小用を足す際、波等により船体が動揺し、右足で踏ん張ることができずに体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、落水して溺死したものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、帰航中、船長が落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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>・GPSプロッターの使用に慣れていない場合は、安全な海域で錨泊して夜明けを待つなどし、夜間航行を避けること。</li> <li>・小型船舶の暴露甲板では救命胴衣を着用すること。</li> <li>・乗船中は、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保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



海上保安庁刊行の漁具定置箇所一覧図（福岡・佐賀・長崎）部分  
（6114、平成27年9月17日刊行）