


船舶事故調査報告書

令和2年10月28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	乗組員及び同乗者死亡				
発生日時	不明（令和2年2月13日 午後）				
発生場所	不明（長崎県西海市大立島沖）				
事故の概要	プレジャーボート銘友丸は、船長及び同乗者2人の全員が落水して溺死した。 銘友丸は、行方不明となった。				
事故調査の経過	令和2年2月19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 銘友丸、3.46トン 292-52511長崎、個人所有 6.98m (Lr) × 2.10m × 1.08m、FRP ディーゼル機関、53.7kW、昭和55年5月				
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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 平成16年10月8日 免許証交付日 平成27年10月6日 （令和2年10月5日まで有効） 同乗者A 男性 65歳 同乗者B 男性 69歳				
死傷者等	死亡 3人（船長、同乗者A及び同乗者B）				
損傷	不明				
気象・海象	気象：天気 晴れ又は曇り 大立島灯台から東北東方約17.2海里（M）に位置する佐世保特別地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。				
	日時	平均		最大瞬間	
		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)
	13日 08:00	北北西	1.2	北	2.1
	12:00	西	4.2	西南西	6.2
	16:00	南西	3.9	南西	6.1

	20:00	北北西	1.0	北	2.1
	14日 00:00	南東	1.3	南南東	1.8
	04:00	南南西	0.7	南	1.3
	08:00	東南東	1.6	東南東	2.6
	12:00	南	1.9	南	3.0
	<p>海象：海上 平穩、水温 約16℃</p> <p>本事故当時、気象、海象に関する警報及び注意報の発表はなかった。</p>				
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、親族である同乗者A及び知人である同乗者Bを乗せ、釣りの目的で、令和2年2月13日長崎県佐世保市臼浦港を出港した。</p> <p>船長の家族は、12時00分ごろ、船長の携帯電話に連絡し、釣果等について船長と話をした。</p> <p>船長の家族は、17時ごろ、船長の携帯電話に連絡したところ、電波の届かない場所にいるか、電源が入っていない状態である旨の音声ガイダンスが流れて電話が繋がらず、その後、船長及び同乗者Aの携帯電話に何度も連絡したが、電話が繋がらなかった。</p> <p>船長の家族は、20時ごろ友人と共に臼浦港の船だまりに本船が帰港していないか確認に行ったところ、船長の自家用車が駐車されているものの、本船が帰港していないことを確認し、その旨を海上保安庁に通報した。</p> <p>海上保安庁は、警察、水難救済会等と共に、入港遅延船として本船の捜索を開始した。</p> <p>海上保安庁から入港遅延船の情報を入手していた海上自衛隊の護衛艦は、大立島北方沖を航行中、乗組員が、大立島灯台から真方位038°1.9M付近の海上を漂流している船長、同乗者A及び同乗者Bを発見し、14日12時17分ごろ海上保安庁に通報した後、作業艇を下ろして救助に向かった。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、連絡を受けて現場に到着した県警警備艇に12時35分～57分ごろの間に順次揚収されてそれぞれ心肺停止状態であることが確認された後、巡視艇で佐世保港に搬送されて救急隊により死亡が確認され、目立った外傷等は認められず、司法解剖の結果、いずれも死因が溺水（13日午後推定）と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>				
その他の事項	<p>船長は、ふだん、本船を運航する数日前から試運転を行うなどの点検を行っており、本事故時、2～3か月ぶりの釣行であり、点検の目的で、本事故の約2週間前から臼浦港に係留している本船に2～3回赴いていた。</p> <p>船長は、13日07時30分ごろ、自身の自家用車に同乗者A及び同乗者Bを乗せ、臼浦港に向けて自宅を出発した。</p>				

	<p>船長の家族は、船長が、ふだん、17時ごろには釣りから帰宅しており、帰宅する前には船長の携帯電話から連絡を受けていたが、本事故当日は連絡がなかった。</p> <p>船長は、発見時、救命胴衣を着用しておらず、クーラーボックスの肩掛けベルトを右肩から左脇に掛け、クーラーボックスを身体の前に抱え、ほぼ直立状態で浮いていた。</p> <p>同乗者Aは、発見時、救命胴衣を着用し、ほぼうつ伏せ状態で浮いていた。</p> <p>同乗者Bは、発見時、救命胴衣を着用し、仰向けに近い直立状態で浮いていた。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bの携帯電話は、発見時、それぞれズボンや上着のポケットに入っていたが、水に浸かって使えない状態であった。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bが発見された付近には、本船の所持物であるシーアンカーが浮かんでいたが、使用されていたかは分からなかった。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、同庁は、専従捜索に引き続き、インターネットや周辺の漁業協同組合における情報提供の呼び掛け、船舶自動識別装置（AIS）の記録による付近航行船舶への確認、周辺海域における海底調査等を実施しているものの、10月28日現在、本船の目撃情報などはなく、依然として行方不明であり、船体の一部や手掛かりも発見されていない。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 本船（海上保安庁提供）</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bの死因は、いずれも溺水であった。</p> <p>本船は、13日の午前中に臼浦港を出港し、12時00分ごろ船長の家族が船長の携帯電話に連絡して船長と話していること、船長、同乗者A及び同乗者Bが、司法解剖により、いずれも13日午後死亡推定と検案されたことから、この間において、船長及び同乗者2人の全員が落水したのと考えられるが、目撃者がおらず、その状況を明ら</p>

	<p>かにすることはできなかった。</p> <p>本船は、行方不明となった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が出港後、船長及び同乗者2人の全員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>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の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"> ・ 防水パックに入れるなどの防水処置を施した携帯電話を常に身に付け、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 海域によっては、携帯電話の電波が届かない場所があるので、緊急時に備え、PLB（携帯用位置指示無線標識）を携帯することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

