

船舶事故調査報告書

令和5年8月23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（令和4年12月17日 時刻不詳（09時00分ごろ以降（死亡時刻：12月17日ごろ）））				
発生場所	不明（相模湾）				
事故の概要	プレジャーボート新誠丸は、船長が落水して溺死した。				
事故調査の経過	令和4年12月21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	プレジャーボート 新誠丸、5トン未満 235-15304 神奈川、個人所有 8.10m (Lr) × 2.30m × 0.65m、FRP 不詳（船内機）、69.9kW、不詳				
乗組員等に関する情報	船長 71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15年11月5日 免許証交付日 平成30年8月21日 (令和5年11月4日まで有効)				
死傷者等	死亡 1人（船長）				
損傷	なし（後日、解撤された。）				
気象・海象	本船の出航場所（神奈川県平塚市馬入の相模川左岸）の北東方約28kmにある横浜地方气象台における天気概況は、次のとおりであった。				
	日	昼（06:00～18:00）	夜（18:00～翌06:00）		
	12/17	曇り後時々雨	雨時々曇り		
	12/18	雨時々曇り後晴れ	晴れ		
	12/19	晴れ	晴れ		
	本船の出航場所の東南東方約7.5kmにある辻堂地域気象観測所における観測値は、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)

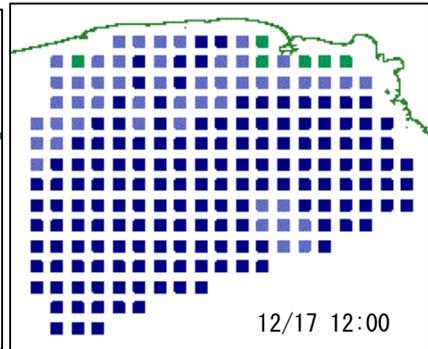
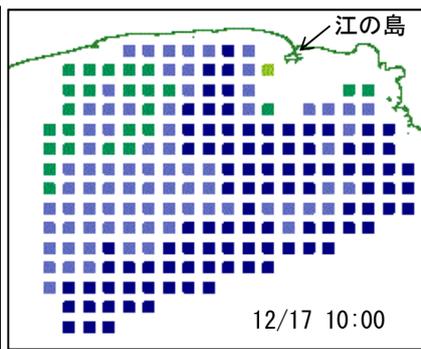
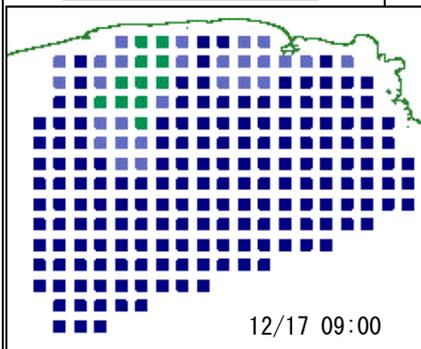
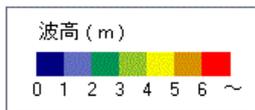
12/17 09:00	北	2.3	北	5.0
10:00	北北西	3.0	北北西	4.6
12:00	北北東	1.7	北北西	3.0
14:00	南南西	0.8	南南西	1.8
15:00	南西	5.3	南南西	9.8
16:00	南西	7.0	南南西	12.4
18:00	南西	7.4	南南西	12.0
20:00	北北東	3.2	北	5.6
22:00	北北東	3.2	北北東	5.7
24:00	北東	3.3	北北東	5.1
12/18 06:00	北	2.3	北北西	4.3
12:00	西南西	3.3	北西	8.5
18:00	西北西	2.7	北西	6.0
24:00	西	1.9	西	4.7
12/19 06:00	西北西	2.3	北西	4.2
12:00	南西	2.6	南西	5.8

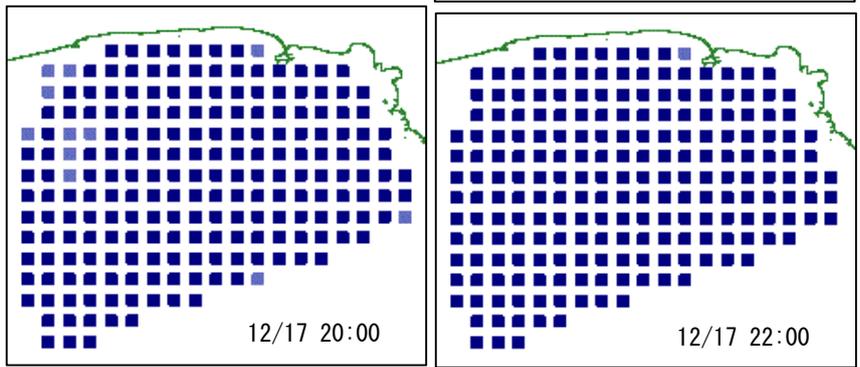
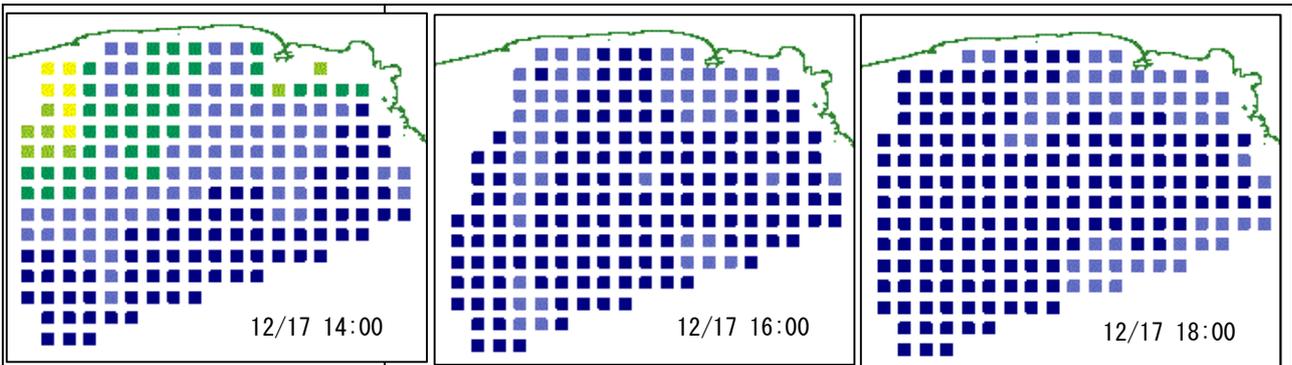
神奈川県茅ヶ崎市、藤沢市、鎌倉市及び逗子市には、12月17日16時08分に強風注意報（海上で風速12m/s以上）が、同日18時43分に波浪注意報（有義波高2.5m以上）が発表され、19日16時21分に波浪注意報が、同日21時35分に強風注意報が解除された。

海上保安庁海洋情報部の情報によれば、相模海域（相模川河口付近から神奈川県葉山町までの沖合約15km）における海洋短波レーダーの波高の観測値は、次のとおりであった。

12月17日

09:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00
～3m	～4m	～3m	～5m	～2m	～2m	～2m	～2m





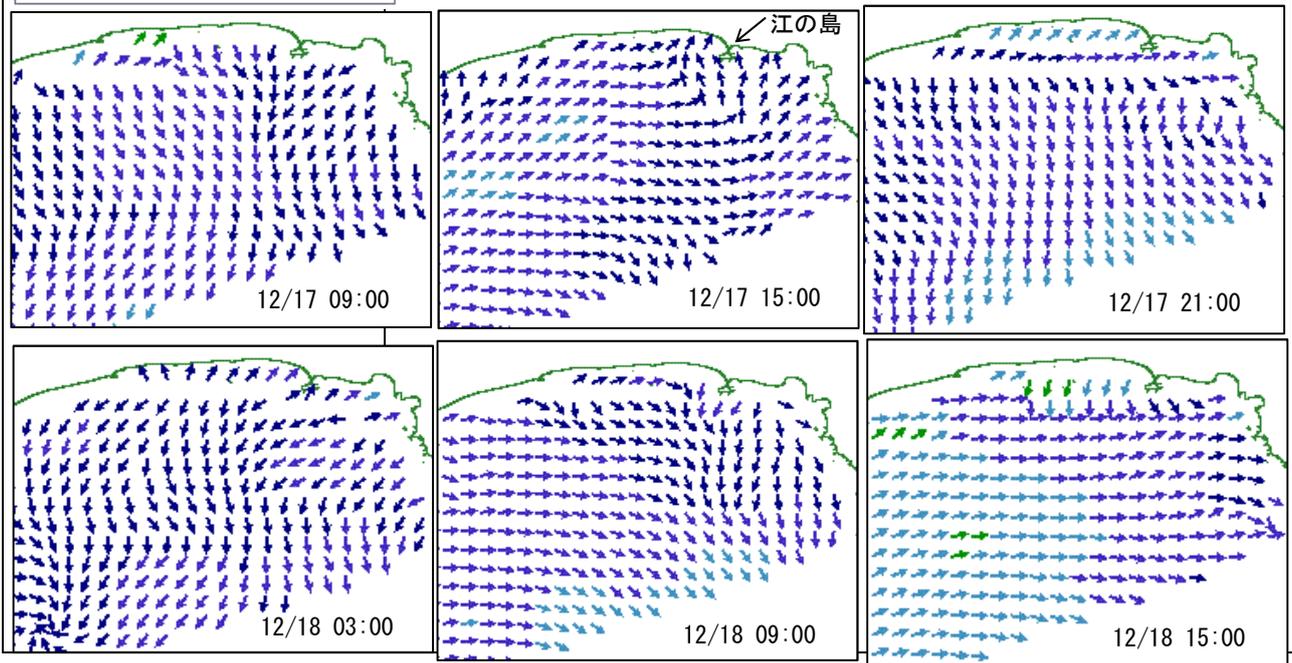
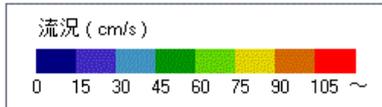
12月18日

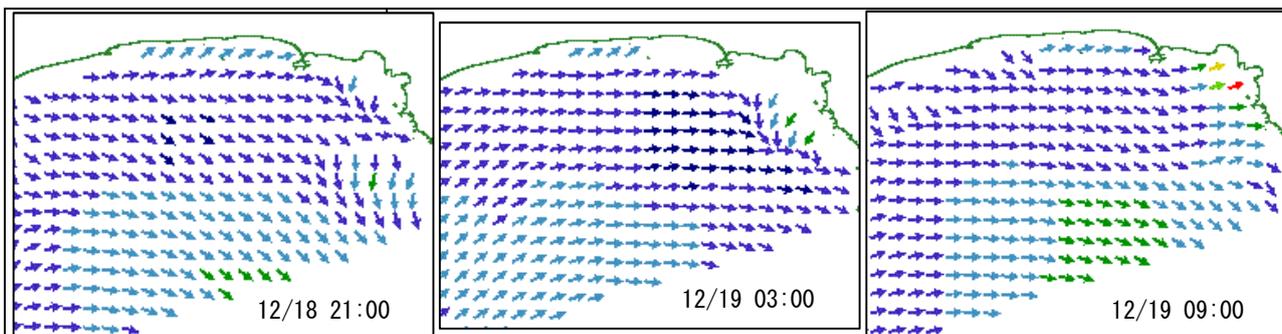
00:00	06:00	12:00	18:00
~2m	~1m	~3m	~3m

12月19日

00:00	06:00	12:00
~3m	~3m	~2m

海上保安庁海洋情報部の情報によれば、相模海域における海洋短波レーダーの流況の観測値は、次のとおりであった。





気象庁の沿岸域の海面水温情報によれば、相模湾における水温は、次のとおりであった。

12月17日 約18.3℃

12月18日 約18.1℃

12月19日 約17.9℃

事故の経過

船長の家族は、令和4年12月17日06時00分ごろ船長から職場に行く旨を聞き、自宅を車で出発したのを見た。

本船は、平塚市馬入の相模川左岸の共同管理されたスロープ付近に保管されており、その場所には小屋が設けられ、使用者が出航等を記録するノートが備えられ、船長が09時に出航した記録が残されていた。

船長の家族は、船長の仕事の関係者から船長の携帯電話に夕方になって架電したが繋がらない旨の連絡を受け、17時00分から18時00分の間に船長の携帯電話に架電して繋がらなかったものの、過去にも船長が1人で出掛けることがあったので、不安に思いながら帰宅を待っていた。

本船は、19日06時50分ごろ、藤沢市江の島南方沖で無人の状態で転覆しているところを航行中の漁船の船長によって発見されたのち、海上保安庁に通報され、海上保安庁の船艇4隻及びヘリコプター1機により捜索された。

船長は、19日11時30分ごろ、逗子市逗子海岸において、腰巻式及び固型式の救命胴衣両方を着用した状態で発見されたものの、ちに医師により死亡日時が12月17日ごろ、死因が溺死、発症から死亡までの期間が短時間と検案された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は陸揚げされた際、プロペラにロープが絡まっていたが、船体に損傷はなかった。

船長は、本事故発生以前に、月1回程度の頻度で船釣りを行っていた。

船長は、ふだんから抗血栓薬、降圧薬及び尿酸値を下げる薬を服用していたが、健康状態は特に問題なかった。

死体検案書によれば、船長の血中アルコール濃度は0.67mg/ml(0.067%)であり、文献「アルコールと健康」(平山宗宏、石井

	<p>裕正、高石昌弘（監修）、社団法人（現：公益社団法人）アルコール健康医学協会、平成17年4月発行）によれば、血中アルコール濃度が0.05～0.10%では、ほろ酔い期となり、酒量の目安が日本酒1～2合（180～360ml）までである。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）には次のとおり規定されている。</p> <p>（小型船舶操縦者の遵守事項）</p> <p>第23条の36 小型船舶操縦者は、飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。</p> <p>文献「船員の低体温症対策ガイドブック」（平成29年2月第一版発行、編集者 国際条約に対応する船員訓練等に関する調査研究専門委員会、発行所 一般財団法人海技振興センター）によれば、水温が15℃～20℃の場合、人が水中で意識不明となるまでの時間は2～7時間、生存可能な時間は2～40時間である。</p>
<p>分析</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、溺死した。</p> <p>船長は、本船に1人で乗船し、12月17日09時00分ごろ平塚市馬入の相模川左岸を出航していること、医師により死亡日時が12月17日ごろで、発症から死亡までの期間が短時間と検案されたことから、12月17日の09時以降いずれかの時間に船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長の落水時刻は不明であるが、12月17日は15時ごろから風速値が大きくなり、また、16時08分には強風注意報が発表されていたことから、相模海域において気象及び海象が悪化する状況があった可能性が考えられるものの、気象及び海象の状況が、船長が落水したことの要因であるかは、目撃者がおらず明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、血中アルコール濃度0.67mg/mlが検出されたことから、飲酒した状態で乗船していた可能性が考えられるものの、船長が飲酒した状態で乗船していたことが、船長が落水したことの要因であるかは、目撃者がおらず明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船が陸揚げされた際、プロペラにロープが絡まっていたことが、船長が落水したことの要因であるかは不明であった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、平塚市馬入の相模川左岸を出航したのち、船長が落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に役立つ事項として、次のことが考え</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、飲酒をした状態での操船は行わないこと。・ 船長は、気象及び海象の悪化が想定される場合、出航を控えるか海上が平穏のうちに早めに帰航すること。・ 船長は、航行中、海上が荒れる状況に遭遇した場合、最寄りの港等に避難すること。
--	---

付図1 事故発生場所概略図



※国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用