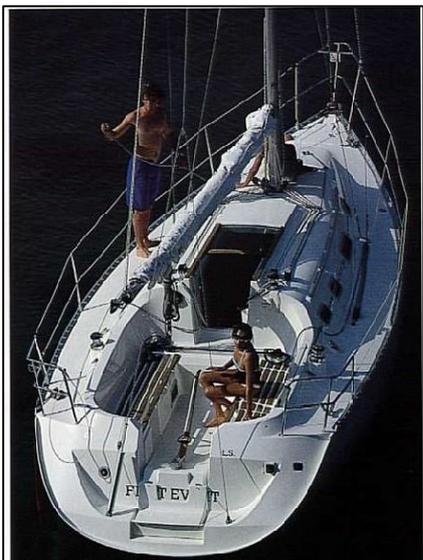


## 船舶事故調査報告書

令和5年12月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 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10月22日 12時00分ごろ～14時45分ごろの間）（死亡確認時刻：22日19時43分）  |
| 発生場所   | 不明（愛知県蒲郡市南岸付近）  |
| 事故の概要  | <p>プレジャーヨットRYOUTENⅢは、帰航中、船長が落水し、死亡した。</p> <p>RYOUTENⅢは、船首外板に擦過傷を生じた。</p>  |
| 事故調査の経過  | <p>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。</p> <p>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。</p>  |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | <p>プレジャーヨット RYOUTENⅢ、5.5トン<br/>                 280-42879愛知、個人所有<br/>                 8.75m (Lr) × 3.32m × 1.59m、FRP<br/>                 ディーゼル機関、19kW、平成21年10月<br/>                 （図1、写真1 参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">                 図1 同型船の外観図                      写真1 同型船の外観<br/>                 （メーカーカタログから引用）             </p> |
| 乗組員等に関する情報   | <p>船長 70歳<br/>                 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p>   |

|        |  |
|--------|--|
|        | <p>免許登録日 昭和63年2月9日</p> <p>免許証交付日 平成31年3月15日</p> <p>(令和6年4月13日まで有効)</p>   |
| 死傷者等   | 死亡 1人(船長)  |
| 損傷     | 船首外板に擦過傷   |
| 気象・海象  | <p>気象：天気 曇りのち晴れ、風向 西～西南西、風力 2、<br/>視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、海水温 約25℃</p>  |
| 事故の経過  | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、三河湾内を周遊する目的で、令和4年10月22日12時00分ごろ蒲郡市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出航した。</p> <p>本件マリーナ関連企業の従業員は、14時45分ごろ本船が本件マリーナの入口東側の護岸に漂着していることを発見し、本件マリーナの職員にその旨を連絡した。</p> <p>本件マリーナの職員は、本件マリーナの所属艇で本船に向かい、縮帆されていた本船に移乗し、舵が針路一定の自動操舵モードで、主機が前進運転の状態で、船長がいないことを知り、船長が落水したと思い、15時01分ごろ118番通報を行い、来援した巡視艇及び回転翼機と共に船長の捜索を行った。</p> <p>船長は、17時10分ごろ、本船の東側の海域でうつ伏せの状態で見えているところを発見され、救助されて病院に搬送されたものの、19時43分死亡が確認され、溺水による死亡と検案された。</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、平成27年2月に本船を購入したのち、年に20回以上は本船に乗船していた。</p> <p>本件マリーナの職員によれば、船長は、自動膨張式のベスト型救命胴衣を着用していたが、発見時、救命胴衣は完全には膨張していなかった。</p>  |
| 分析     | <p>乗組員等の関与 不明</p> <p>船体・機関等の関与 不明</p> <p>気象・海象等の関与 不明</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>船長は、12時00分ごろ三河湾内に向けて本件マリーナを出航したのち、14時45分ごろ本件マリーナの入口東側の護岸に本船が漂着していることを本件マリーナ関連企業の従業員に発見されたことから、この間において、落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、縮帆され、舵が針路一定の自動操舵モードにより、主機が前進運転の状態で、本件マリーナの入口東側の護岸に漂着していたことから、三河湾周遊を終えて帰航中であったものと考えられる。</p>  |

|              |   |
|--------------|---|
|              | <p>船長は、着用していた自動膨張式の救命胴衣が発見時に完全には膨張していなかったことから、落水した際に浮力が十分に得られず、溺水に至った可能性があると考えられる。</p>  |
| <b>原因</b>    | <p>本事故は、本船が、本件マリーナを出航したのち、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>   |
| <b>再発防止策</b> | <p>今後の同種事故等による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>・ 小型船舶の操縦者は、自動膨張式の救命胴衣を着用する場合、発航前に、膨張部分の破損の有無及びポンベの圧縮空気圧又は量を確認し、空気圧又は量が確認できないときは、一定期間ごとにポンベを新替えし、落水時に救命胴衣が適切に膨張するよう準備しておくこと。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、緊急時に外部と連絡が取ることができるよう、防水型又は防水パックに入れるなどした携帯電話を身に付けておくこと。</li> </ul> |

付図1 事故発生場所概略図

