

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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6年6月25日 10時30分ごろ～14時20分ごろの間）（医師による死亡推定時刻：11時ごろ）
発生場所	不明（兵庫県姫路市所在のヨットハーバー～兵庫県姫路港網干第2区 <small>あぼし</small> の養殖区画）
事故の概要	プレジャーヨット ^{ケン} ken3は、回航の目的で出航した後、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和6年6月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーヨット ken3、5トン未満 240-21825兵庫、個人所有 7.09m (Lr) × 2.73m × 1.35m、FRP ディーゼル機関、5.9kW、昭和63年6月
乗組員等に関する情報	船長 69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6年2月2日 令和4年11月7日をもって失効していた。
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、水温 約24℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、定係地である姫路市所在のマリーナ（以下単に「マリーナ」という。）に回航する目的で、令和6年6月25日10時30分ごろ同市所在のヨットハーバー（以下単に「ヨットハーバー」という。）を機走により出航した。 船長の親族は、本船の出航を見送った後、マリーナで本船の係留作業を手伝うため、自家用車でマリーナに向かった。 船長の親族は、11時20分ごろマリーナ付近に到着し、船長の携帯番号に電話したところ、電源が切れているか又は圏外であるとの自動応答のみで通じなかった。

船長の親族は、11時30分ごろマリーナに到着した後、何度も船長に電話を掛けたが、同様に通じなかった。

船長の親族は、本船がマリーナに到着しないので、マリーナ東方の岸壁に移動し、本船が東方から入航するのを待っていたところ、船首を北寄りに向けながら西進している本船を認めた。

船長の親族は、本船が西進し続けるので不審に思い南方の岸壁に移動したところ、本船は、14時20分ごろ養殖施設に引っ掛かって停止した。(図1、写真1参照)

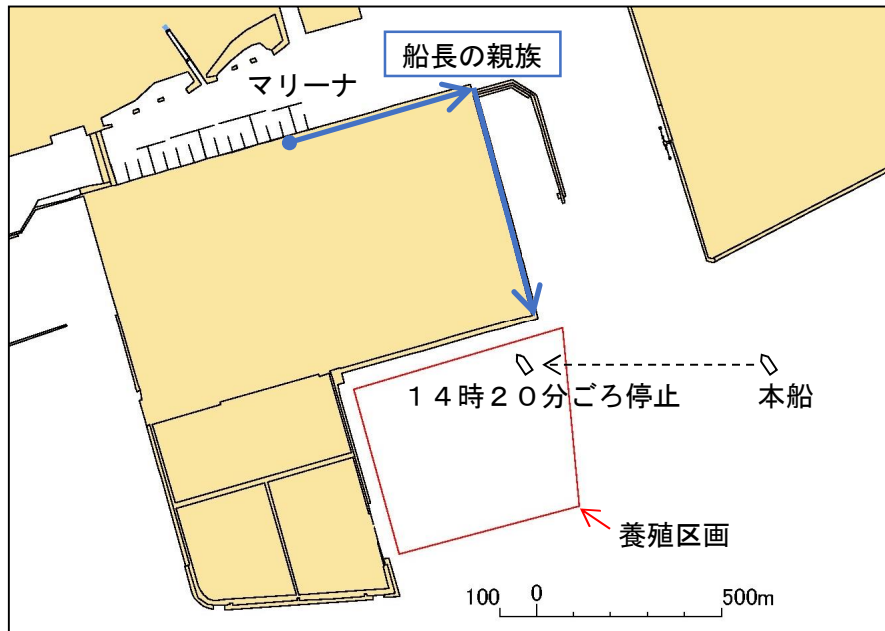


図1 本船が養殖施設に引っ掛かって停止したときの状況
(イメージ)



写真1 本船（養殖施設に引っ掛かった状態）

船長の親族は、本船に船長の姿が見当たらず、本船に向かって大声で呼び掛けたが、船長からの返事はなかった。

	<p>船長の親族は、付近を航行していた警備艇の乗組員に声を掛けて本船を確認してもらうよう依頼した。</p> <p>警備艇の乗組員は、本船が無人であることを確認し、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、巡視艇、監視取締艇及び航空機による捜索が行われ、26日05時44分ごろ兵庫県東播磨港の消波ブロックに引っ掛かった状態で浮いているところを航行中の漁船に発見された。</p> <p>船長は、医師により死因が短時間での溺死（推定）、死亡推定時刻が25日11時ごろと検案された。</p> <p>本船は、養殖施設を管理する漁業協同組合の所属漁船に横抱きされてマリーナに入った。</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>本船の船体には、衝突痕などの損傷はなかった。</p> <p>本船は、ヨットハーバーで船舶検査を受ける目的で、本事故の数日前にマリーナからヨットハーバーに回航されていた。</p> <p>養殖施設を管理する漁業協同組合の所属漁船の船長が本船に移乗した際、本船は、舵が針路一定の自動操舵モードで、機関が微速力前進の状態であった。</p> <p>船長は、ヨットの操船経験が約30年あったが、片足が若干不自由となってから操船を行っておらず、今回の船舶検査のための回航が約3年ぶりの操船であった。</p> <p>船長は、出航前、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>船長は、出航時及び発見時、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長の携帯電話は、本船で発見された際、電池が切れていた。</p> <p>船長の親族は、以前、船長が本船の船尾部で船外に向かって小用を足していたことがあったので、小用を足そうとして落水したのかもしれないと本事故後に思った。</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>船長の死因は、短時間での溺死（推定）であった。</p> <p>船長は、10時30分ごろヨットハーバーを出航し、14時20分ごろ本船が養殖施設に引っ掛かった後、無人であることが確認され、医師により死亡推定時刻が11時ごろと検案されたことから、11時ごろ落水して短時間で溺死したものと考えられる。</p> <p>本船が無人の状態で見つめられた際に舵が針路一定の自動操舵モードで、機関が微速力前進であったこと及び船長の片足が若干不自由であったことから、船長は、甲板上で体のバランスを崩すなどして本船から落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が</p>

	<p>死亡しており、客観的情報も得られなかったことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかったことから、浮力が得られず、短時間で溺死に至った可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、本船の操縦を行ってはならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、ヨットハーバーを出航した後、船長が、落水して溺死したことにより発生したものと考えられる。船長は、甲板上で体のバランスを崩すなどして本船から落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が死亡しており、客観的情報も得られなかったことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上においては救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、出航する前に携帯電話のバッテリー残量をチェックし、防水パックに入れるなどの防水対策を施して常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型船舶の操縦者は、受有する小型船舶操縦免許証の有効期間を確認し、適正に更新手続を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

