

船舶事故調査報告書

令和7年1月22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	令和5年7月20日 12時25分ごろ					
発生場所	不明（静岡県南伊豆町石廊崎西方沖）					
事故の概要	プレジャーヨット エミルダⅡは、西進中、船長が落水して死亡した。					
事故調査の経過	令和5年8月9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。 原因関係者から意見聴取を行った。					
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 エミルダⅡ、5トン未満 210-25346 静岡、個人所有 8.05m (Lr) × 1.96m × 1.36m、FRP ディーゼル機関、9.7kW、不詳					
乗組員等に関する情報	船長 75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5月24日 免許証交付日 平成30年10月31日 (令和6年5月23日まで有効) 同乗者 80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29年6月29日 免許証交付日 令和3年8月23日 (令和9年6月28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、視界 良好 本船発見場所の東南東方約28kmに位置する石廊崎特別地域気象観測所における7月20日の観測値は、次のとおりであった。					
	時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		気温 (°C)
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	
	07:00	南東	1.3	東北東	3.0	25.8

07:30	東	1.3	北東	2.1	26.0
08:00	南南東	0.7	南西	2.0	26.7
08:30	南南東	1.4	南東	2.0	26.3
09:00	南東	1.4	南南東	2.5	27.3
09:30	南東	1.2	南東	2.4	26.9
10:00	南東	1.0	南南東	2.2	27.4
10:30	東南東	1.6	南東	3.2	27.2
11:00	東	4.0	東	7.0	27.5
11:30	東北東	9.6	東北東	13.2	25.0
12:00	東北東	7.9	東	10.6	24.7
12:30	東	9.8	東北東	12.6	24.7
13:00	東北東	8.8	東	11.4	25.6

海象：波高 約3～4m、海水温 約26℃

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、駿河湾周辺でクルージングを行う目的で、令和5年7月18日07時40分ごろ静岡県御前崎市のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出航した。

本船は、7月19日07時30分ごろ前日に入港した静岡県下田市下田港を出航し、同県松崎町松崎港に向けて機帆走で航行中、ジブセールが少し破けたので予定を変更し、南伊豆町大瀬漁港に入港した。

本船は、20日07時00分ごろ大瀬漁港を出航し、松崎港に向け約5ノットの対地速力、機帆走で航行中、風波が強くなり少し破けたままのジブセールが大きく裂けたので、船長は、ジブセールの畳み、10時00分ごろ本件マリーナに帰航することとした。

同乗者は、12時25分ごろ本船が本件マリーナに向け西進中、船長から操縦を任され、船体中央部に設けられた操舵室内の左舷側の操縦席に座ってGPSプロッターを操作していたところ、本船の前部甲板上で展張したメインセールの調整を行っていた船長の「おーい」と呼ぶ声が聞こえた。

同乗者は、前部甲板上を見たが船長の姿は見当たらず、付近を探したところ、船長が、救命胴衣を着用していない状態で本船の右舷側に落水し、フェンダーにつながっているロープ（以下「本件ロープ」という。）を両手でつかんでいる姿を認めた。

同乗者は、付近にあったロープを船長に投げたが、船長のところまで届かず、船長が「エンジンを切れ」と叫んでいるのを聞き、スロットルレバーを中立にしたが、本船の速力は落ちなかった。

同乗者は、船長が船尾側に流されたので、救命浮環にロープを結んで船長に向けて投下し、船長は、本件ロープをつかんだ状態で、足で救命浮環をたぐり寄せて左足を救命浮環に入れたものの、右足を入れ

	<p>ようとしていた際、本件ロープから両手が離れ、本船から離れていった。</p> <p>同乗者は、携帯電話で自身の家族に連絡して救助を求め、家族が海上保安庁に救助要請を行った。</p> <p>本船は、13時53分ごろ西進を続けていたところを海上保安庁の固定翼機に発見され、14時25分ごろ本件ロープが本船のプロペラ軸に絡まり、主機が停止した状態で漂流していたところ、来援した巡視艇にえい航され、22時00分ごろ下田港に入港した。</p> <p>船長は、22日10時30分ごろ御前崎市御前崎北東方沖で海面にうつ伏せの状態に浮遊しているところを航行中のプレジャーボートに発見され、プレジャーボートの船長は海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、来援した巡視艇により救助され、下田港に搬送後、救急隊員によって社会死（医師の診断を仰ぐまでもなく、身体の状態から誰が見ても判断できる死）と判断され、医師による司法解剖の結果、死因が短時間での溺水、死亡推定日が7月20日ごろと検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本船の前部甲板 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成20年3月に本船を購入したのち、月に1回以上は本船に乗船し、日本各地でクルージングを行っていた。</p> <p>同乗者は、本船に乗船するのは本事故当時が初めてであり、ヨットの操船方法が分からなかったため、船長の指示に従っていた。</p> <p>本船の前部甲板上の周囲に設けられたパルピット（手すり）の高さは、約60cmであった。</p> <p>本船のGPSプロッターには航跡記録が残っていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、黒いTシャツ、黒い半ズボンを着用し、裸足であった。</p> <p>同乗者は、本事故当時、膨張式救命胴衣を着用していた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、波高約3～4mで風力5の東風が吹く状況下、石廊崎西方沖において機帆走で西進中、前部甲板上で展開したメインセールの調整を行っていた船長が落水したものと考えられる。</p> <p>本事故当時、波高約3～4mの波があり、風力5の東風が吹いていたことから、船長は、本船が風浪を受けて船体が動揺した際に身体のバランスを崩して落水した可能性があると考えられるが、同乗者が目撃しておらず、客観的情報も得られなかったことから、落水に至る状</p>

	<p>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、浮力が十分に得られず、顔面を水面上に保つことができなくなり、溺水した可能性があると考えられる。</p> <p>同乗者は、本船に乗船するのは本事故当時が初めてであり、ヨットの操船方法が分からなかったことから、船長の落水後、救助操船等を行うことができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、波高約3～4mで風力5の東風が吹く状況下、石廊崎西方沖において機帆走で西進中、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。船長は、前部甲板上で展張したメインセールの調整を行っていた際、身体のバランスを崩して落水した可能性があると考えられるが、同乗者が目撃しておらず、船長も死亡しており、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"> ・ 小型船舶の船長は、出航前に気象・海象情報を入手して出航判断を行い、出航後に天候が悪化した場合には、早めに最寄りの港等に避難すること。 ・ 小型船舶の乗組員は、暴露甲板上において、救命胴衣を着用すること。 ・ プレジャーヨットの乗組員は、船体が動揺する状況下でメインセール等の調整作業等を暴露甲板上で行う場合、安全带及び命綱を着装し、落水防止を図ることが望ましい。 ・ プレジャーヨットからの落水者の救助にあつては、高度な操船技術等が必要なことから、船長等は、日頃から技術の習得を図ること。

付図1 事故発生場所概略図

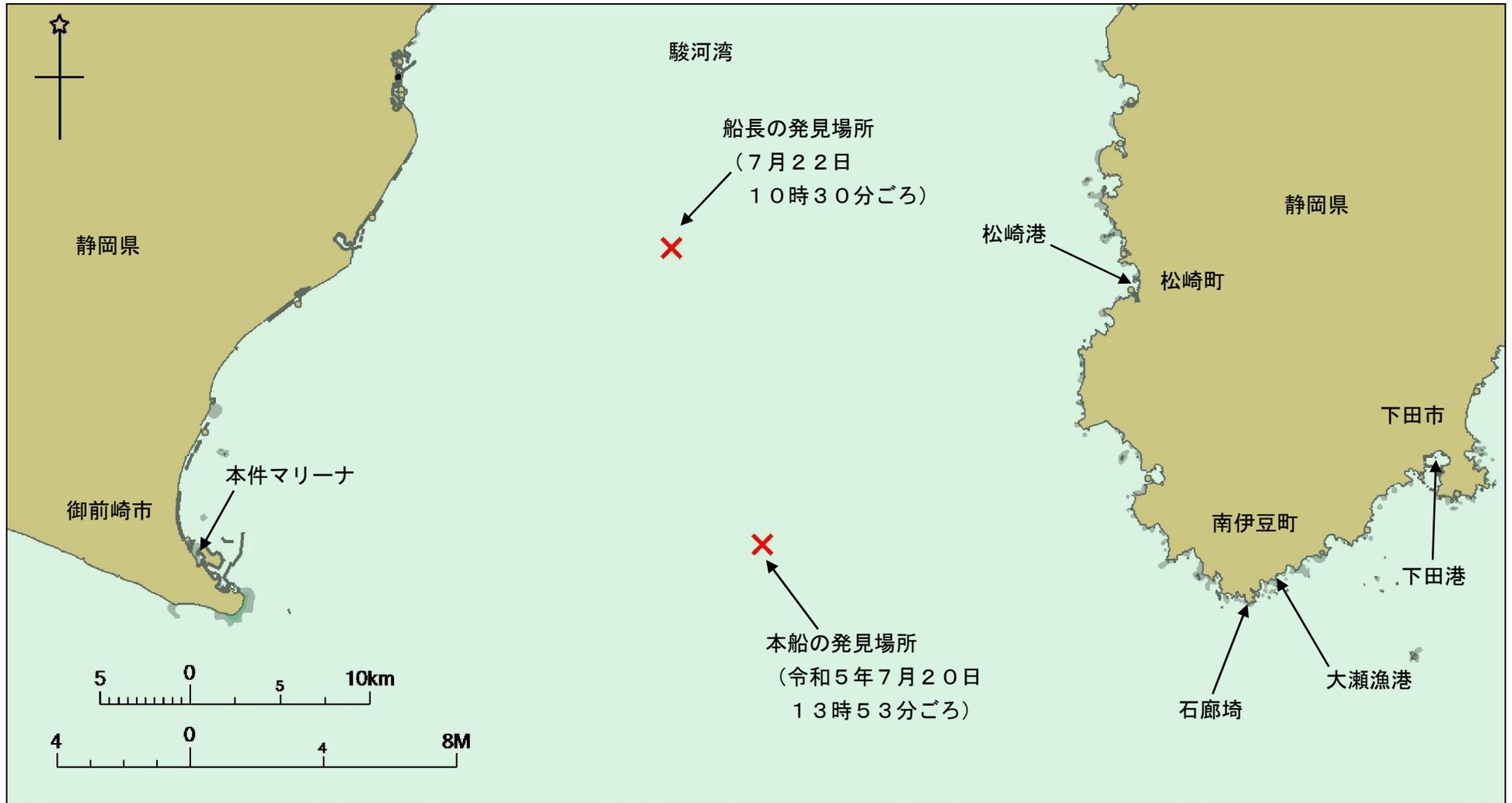


写真1 本船



写真2 本船の前部甲板

