

船舶事故調査報告書

令和7年6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 高橋 明 子

事故種類	乗組員死亡																												
発生日時	不明（令和6年3月17日 10時00分ごろ～11時30分ごろの間）（死亡時刻：3月17日 12時52分（医師の検案による死亡時刻））																												
発生場所	不明（千葉県富津市上総湊港周辺）																												
事故の概要	プレジャーボート藤市丸は、出港した後、船長が落水して死亡した。																												
事故調査の経過	令和6年4月10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 藤市丸、0.85トン CB3-87708（漁船登録番号）、個人所有 5.25m (Lr) × 1.34m × 0.55m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、昭和53年10月1日																												
乗組員等に関する情報	船長 59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2年10月3日 免許証交付日 令和2年9月8日 (令和7年10月2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、風向 南西、風力 5、視界 良好 海象：波向 南南東、波高 約1.5m、水温 約16℃ 上総湊漁港北北東方約9.3海里（M）に位置する木更津地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日時</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17日 05:00</td> <td>13.1</td> <td>南南西</td> <td>2.3</td> <td>南西</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>06:00</td> <td>12.4</td> <td>南南西</td> <td>1.2</td> <td>南西</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>07:00</td> <td>13.3</td> <td>南西</td> <td>1.7</td> <td>南西</td> <td>2.8</td> </tr> </tbody> </table>	日時	気温 (°C)	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	17日 05:00	13.1	南南西	2.3	南西	4.1	06:00	12.4	南南西	1.2	南西	2.7	07:00	13.3	南西	1.7	南西	2.8
日時	気温 (°C)			平均		最大瞬間																							
		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																								
17日 05:00	13.1	南南西	2.3	南西	4.1																								
06:00	12.4	南南西	1.2	南西	2.7																								
07:00	13.3	南西	1.7	南西	2.8																								

	08:00	15.0	南西	4.9	南西	9.2
	09:00	16.3	南西	6.0	南西	13.1
	10:00	16.8	南西	8.3	南南西	15.4
	11:00	17.5	南西	9.8	南西	16.9
	12:00	18.7	南西	8.2	南西	16.8
	<p>富津市には、3月17日04時07分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であり、波浪注意報の発表基準は、有義波高1.5mとされている。</p>					
事故の経過	<p>船長は、第二とう市丸（6.4トン、以下「A船」という。）に1人で乗り組み、釣り客を乗せ、遊漁を終えた後、令和6年3月17日09時37分ごろ上総湊港の係留場所へ帰港した。</p> <p>A船が帰港する前に、船長から家族（以下「家族A」という。）の携帯電話に、風が強く吹いてきたので遊漁を中止し、帰航するとの電子メールが届いた。A船が帰港後、家族Aは、上総湊港の岸壁で釣り客の荷物の受け渡しなどの下船作業を手伝い、その後、自宅へ戻った。</p> <p>僚船船長は、10時00分ごろ上総湊港港口の岸壁に立ち寄った際、船長が1人で本船を操船して出港して行くところを目撃した。</p> <p>僚船船長は、船長が上総湊港北西方沖の河口導流堤（河口中央）の西側付近に錨泊させた、ふだん釣り客移送用に使用している第二藤市丸（0.9トン、以下「B船」という。）をえい航して戻る目的で出港したと思った。</p> <p>（図1 参照）</p>					



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(写真)を使用)

上総湊港の北西側の岸壁から沖を見ていた近くの住人は、10時30分ごろ、人影が見えない船外機船が、ゆっくりと北東方に漂流しているのを目撃し、本船ではないかと思い、その旨を家族A及び船長の別の家族(以下「家族B」という。)に連絡した。

連絡を受けた家族Bは、上総湊港の岸壁に向かい、双眼鏡で船外機船を見たところ、本船であることを確認した。

家族Aは、連絡を受け、船長の携帯電話へ連絡を入れたが応答しなかったので、119番通報した後、上総湊港北方の砂浜へ向かった。

家族Aは、11時00分ごろ、上総湊港北方の砂浜に漂着している

	<p>本船を発見し、連絡を受けて駆けつけた僚船船長と共に、無人となった本船が中立運転の状態ですら船首から砂浜に乗り揚げていることを確認した。</p> <p>僚船船長は、本船の状況を海上保安庁へ通報した。</p> <p>船長は、消防隊員、警察官及び僚船船長による砂浜からの捜索の結果、11時30分ごろ、本船が漂着した場所の北方沖で、救命胴衣を着用せずに浮いているところを発見された。</p> <p>船長は、消防隊員により救助され、千葉県木更津市の病院に搬送されて、12時52分医師により死亡が確認され、その後、千葉県成田市所在の大学に搬送され、司法解剖されたが、死因は不詳であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長に関する情報</p> <p>船長は、本事故の約40年前から家族Bが営む遊漁船業を手伝い始め、遊漁船の船長として約30年の経験を有し、平成15年9月に千葉県知事から遊漁船業者としての登録を受けていた。</p> <p>船長は、本事故前日(3月16日)19時00分ごろ就寝し、本事故当日(17日)04時00分ごろ起床した。また、ふだんから飲酒はしておらず、血圧の薬を服用していたものの、家族Aはふらつき等を今まで見たことがなく、本事故当日も特に変わった様子はなかった。</p> <p>家族Aは、本事故当日09時40分ごろ、A船の帰港の際に釣り客の下船作業を手伝ったが、その時、船長に特に変わった様子は見受けられなかった。</p> <p>僚船船長は、10時00分ごろ、操船中の船長を目撃した際、特に変わった様子はなかったものの、救命胴衣の着用状況については、記憶になかった。</p> <p>船長は、ふだん救命胴衣を着用していた。</p> <p>家族Aは、ふだん船長が着用していた救命胴衣がどれか分からず、使用していた救命胴衣の所在は不明であった。</p> <p>船長は、ポロシャツ、トレーナーの上に胴長を着用しジャンパー、帽子、長靴を着用していた。</p> <p>船長の携帯電話は、防水機能があり、本事故後、A船の船内で発見された。</p> <p>(2) 上総湊港に関する情報</p> <p>上総湊港は、東京湾に面する房総半島の中南部の湊川河口の北側に位置した港で、西方に開いた港口が形成されていた。</p> <p>港口からは、北西方へ延びる河口導流堤(河口中央)と河口導流堤(右岸)が築造されており、船舶は両導流堤の間の水路を航行して上総湊港へ出入港していた。</p> <p>河口導流堤(河口中央)と河口導流堤(右岸)の間の水路は、湊川に堆積する土砂により水深が浅くなっており、船長は出港す</p>

る際、ふだんから潮汐表で潮位を調べていた。

(3) 船長のふだんの出入港等に関する情報

家族Aによれば、船長は、遊漁へ出港する前、潮汐表で上総湊港港口付近の潮位を確認し、遊漁終了時の潮位が低い場合は、①A船でB船をえい航して出港し、②上総湊港北西方沖にB船を錨泊させた後、③A船で遊漁を行い、④遊漁終了後、錨泊させたB船に釣り客と共に乗り換えてA船を錨泊させ、⑤B船で帰港し、⑥釣り客を降ろした後、潮位が高くなるのを待って本船又はB船で錨泊中のA船に向かい、A船で本船又はB船をえい航して帰港していたとのことであった。(写真1参照)



写真1 手前から本船、B船、A船

(4) 本事故当日の帰港に関する情報

船長は、本事故当日、遊漁をしている際に風が強くなり早く帰港したので、上総湊港港口付近の潮位が下がっておらず、喫水の浅いB船に乗り換えずにA船で帰港した。

家族Aは、船長の携帯電話がA船の船内にあったので、船長が錨泊させているB船をえい航してすぐに帰港するつもりであったのではないかと思った。

(5) 本船に関する情報

本船は、和船型の船外機船であった。

本船中央部の甲板から舷縁上端までの高さは約35cm、船首部の甲板から舷縁上端までの高さは約30cm、船尾部の物入れの高さは約24cm、船体中央の乾舷は約40cmであった。

本船は、船体に他船と衝突したような痕跡が認められず、縄ばしご等の海面からの乗込設備は取り付けられていなかった。

(写真2参照)



写真2 本船

(6) 本事故当日のB船に関する情報

B船は、本事故後も上総湊港北西方沖に錨泊したままであった。

分析

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

不明
不明
不明

船長の死因は、不詳であった。

船長は、本船に乗り組んで10時00分ごろ錨泊中のB船をえい航して戻る目的で出港し、10時30分ごろ無人の状態では本船が漂流しているところをそれぞれ目撃されていることから、この間において、落水し、死亡したものと考えられる。

船長は、上総湊港北西方沖において、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、次のことから、錨泊中のB船のえい航作業を行おうとして、落水したものと考えられる。

- (1) 本船発見時、船体に衝突痕などの損傷は認められなかったこと。
- (2) 本船発見時、船外機が中立状態であったこと。
- (3) 無人となった本船が、南西風により発見場所へ流されたこと。

船長は、錨泊中のB船のえい航作業を行おうとして、落水した可能性があると考えられるが、船長が死亡しており、目撃者がおらず、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ができなかった。

船長は、錨泊中のB船をえい航して戻る目的で出港の際、A船の船内に携帯電話があったことから、携帯電話を携帯していなかったものと考えられる。また、発見された際、救命胴衣を着用していなかった。

本船の乾舷は約40cmであり、本船に縄ばしごが装備されていた場合、船長が、縄ばしごを保持し、海面上に顔を出す体勢や船上に戻る行動を採ることで救助を待つことができた可能性があると考えられる。

<p>原因</p>	<p>本事故は、上総湊港北西方沖において、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、船長がB船のえい航作業を行おうとしていた際に、本船から落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、救命胴衣を着用した上で出港し、その際、救命胴衣のファスナーやバックルを締めた後、胴ベルトの長さを調整して体に密着させたり、股紐を装着したりするなどして救命胴衣を適切に着用すること。 ・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水時の連絡手段を確保しておくこと。また、落水時の船上復帰手段として縄ばしご等を船体に備えておくことが望ましい。