

船舶事故調査報告書

令和7年9月3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	同乗者死亡
発生日時	令和7年2月23日 07時30分頃
発生場所	徳島県阿南市伊島西方沖 伊島港西防波堤東灯台から真方位289° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 51.1′ 東経134° 47.0′）
事故の概要	プレジャーボート第二勝永丸が航行中、同乗者が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和7年2月25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	プレジャーボート 第二勝永丸、3.46トン 280-42843 徳島、個人所有 9.55m（Lr）×2.08m×0.74m、FRP ディーゼル機関、199kW、昭和57年2月
乗組員等に関する情報	船長 65歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年12月3日 免許証交付日 令和4年9月21日 （令和9年12月2日まで有効） 同乗者 66歳
死傷者等	死亡 1人（同乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、水温 約15℃
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、共に救命胴衣を着用して伊島周辺で釣りを行う目的で、令和7年2月23日07時00分頃に阿南市橘港を出航した。 船長は操縦席の前に、同乗者はその左側にそれぞれ立っていた。 （写真1、写真2参照）



写真1 船長の乗船位置
(再現)



写真2 同乗者の乗船位置
(再現)

船長は、伊島周辺の釣り場に近づいたので、本船の対地速力を約8～9ノットに減じて手動操舵により本船を東南東進させていた際、同乗者が無言でその場を離れるのを見た。

船長は、同乗者が船尾甲板に移動したと思って操船を続けていたところ、船尾方から発せられた「コトン」という小さな音を聞いた。

船長は、約10秒間操船を続けた後、気になって後ろを振り返ったところ、同乗者の姿が見当たらなかった。

船長は、操縦区画の右側から顔を出して船首甲板も確認したが、同乗者は見当たらなかった。

船長は、主機を中立運転として再度船尾方を見たところ、約100m離れた海面に黄色の物体を認め、同乗者が着用している救命胴衣であると思い、本船をUターンさせて近づいたところ、07時30分頃うつ伏せの状態海面に浮いている同乗者を発見した。

船長は、左舷船尾部から同乗者を引き揚げようとしたが重くて引き揚げられなかったため、沈んでしまわないように左手で同乗者のジャンパーを掴み、右手で携帯電話を操作して118番通報した。

船長は、その後、本船の方に向かってくる他船を認め、左手で同乗者を掴んだまま右手でバケツを振って救助を求めた。

伊島西方沖で流し釣りをしていたプレジャーボート（後に同乗者の救助に協力した6人乗りの船。以下「救助船」という。）の船長は、潮上りの目的で救助船を北進させていたところ、船首を西方に向けた本船の左舷船尾部でバケツを振っている船長を認めた。

救助船の船長は、本船に接近した際、船長から同乗者が落水した旨を聞いた。

救助船の同乗者2人は、本船に移乗した後、船長と共に同乗者を船内に引き揚げ、心肺蘇生措置を行った。

	船長は、その後、海上保安庁から橘港の岸壁に着けるよう電話連絡があったので本船を操船して同港に向かい、その間、救助船から移乗した2人が引き続き同乗者の心肺蘇生措置を行った。 同乗者は、本船が着岸後、救急車で病院に搬送されたが、医師により死亡が確認され、死因は溺水と検案された。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	船長は、本事故当時、大きな船体動揺を感じていなかった。 本船の船尾部ブルワークの高さは、甲板上約47cmであった。(写真3参照) A photograph showing the stern of a boat. A red double-headed arrow indicates the height of the white bulwark from the deck. A white label with the text '約47cm' is placed next to the arrow. 写真3 本船の船尾部 本事故当時、船長は国土交通省の型式承認を受けている腰巻きタイプの自動膨張式救命胴衣を、同乗者は自身が所有する同承認を受けていない腰巻きタイプの手動膨張式救命胴衣をそれぞれ着用していた。 船長が同乗者を発見した際、救命胴衣の気室は同乗者の背面で棒状に膨張した状態であり、両端のバックルは留められていなかった。また、同救命胴衣の縫い付けラベルには落水時について、次のとおり記載されていた。 ① 手動レバーを引いて膨張させてください。 ② 膨張後気室は横に広がります。任意で両端にあるバックルを留めることにより浮き輪方にもすることも可能です。 (写真4、写真5参照) A photograph of a yellow manual inflation life vest lying flat on a grassy surface. Two white arrows point from a central label '気室' to the two air chambers on either side of the vest. 写真4 同乗者が着用していた救命胴衣 (両端のバックルを留めていない状態)

	 写真５ 同乗者が着用していた救命胴衣 (両端のバックルを留めた状態)
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 なし 同乗者の死因は、溺水であった。 本船は、伊島西方沖を東南東進中、船長が、船尾方から発せられた音を聞いた後、船内に同乗者がいないことに気付き、船尾方約１００mの海面にうつ伏せの状態で見えている同乗者を発見したことから、同乗者が船尾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、船長は同乗者が落水するところを目撃しておらず、同乗者が死亡しており、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。 同乗者は、発見された際、救命胴衣の気室が背面で棒状に膨張した状態であり、両端のバックルは留められていなかったことから、安定的な浮力を得られなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が伊島西方沖を東南東進中、同乗者が落水したことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 小型船舶の船長は、同乗者に対し、船体動揺による落水の危険性について、出航前に注意を促すとともに、航行中は、乗船者の位置、姿勢に注意を払うこと。 ・ 小型船舶の船長は、乗船者に対し、国土交通省の型式承認を受けた救命胴衣（桜マーク付き）を正しく着用させること。

付図1 事故発生経過概略図

