

船舶事故調査報告書

令和8年2月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

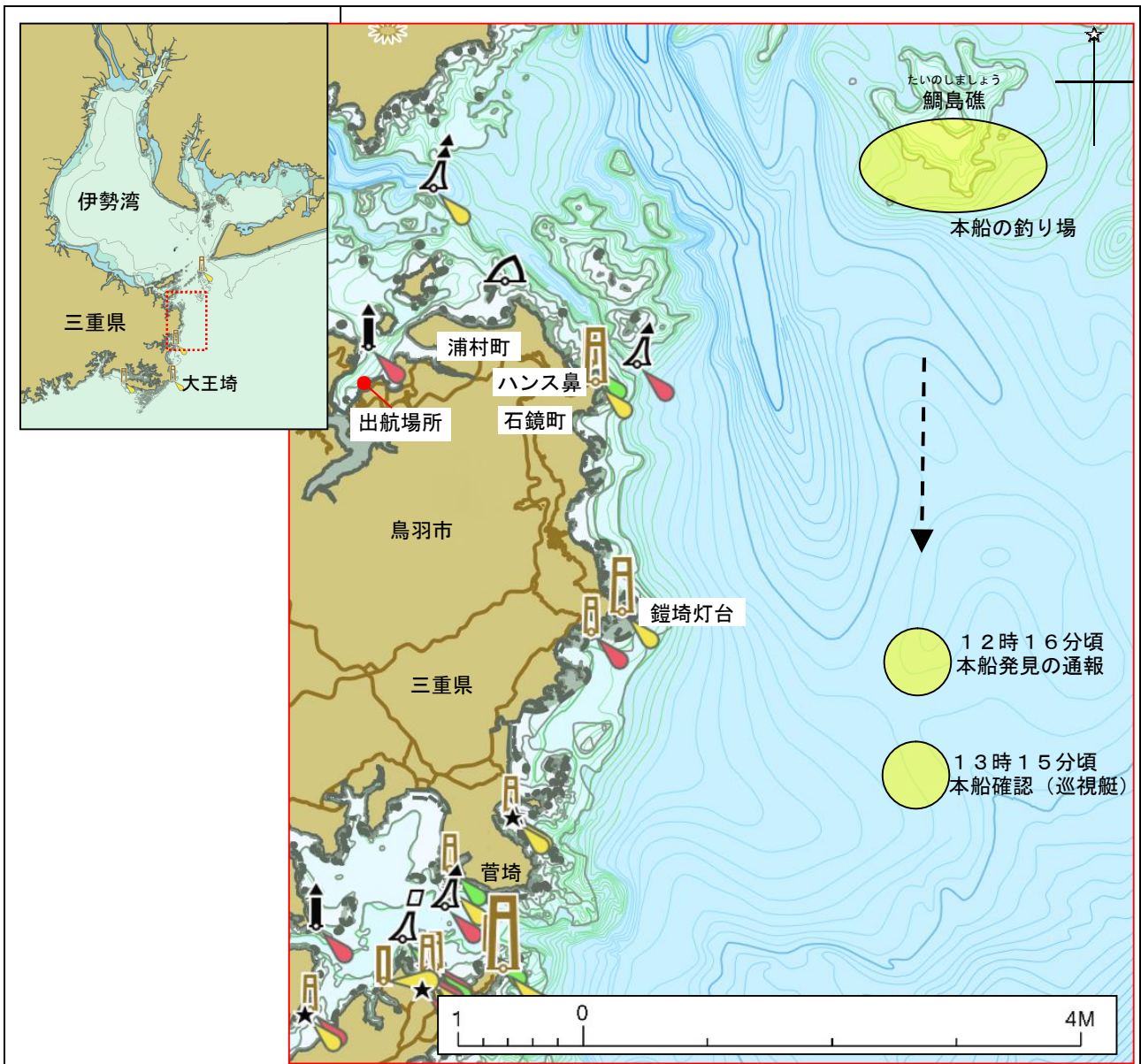
委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	乗組員行方不明
発生日時	不明（令和6年11月9日 07時00分頃～12時16分頃の間）
発生場所	不明（三重県鳥羽市東方沖）
事故の概要	プレジャーボート ^{こうりゅう} 耕龍丸の船長が落水して行方不明となった。
事故調査の経過	令和6年12月5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、本人が本事故で行方不明となったため、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 耕龍丸、1.2トン 243-40629三重、個人所有 7.36m×1.97m×0.61m、FRP ディーゼル機関、58.8kW、平成5年11月
乗組員等に関する情報	船長 71歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成元年10月19日 免許証交付日 令和6年2月5日 (令和11年10月18日まで有効)
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	海上保安庁の情報によれば、本船確認時（13時15分頃）の状況は次のとおりであった。 天気 晴れ、風向 北、風速 5m/s、視界 良好、波高 0.5m 本船の発見場所（ ^{よろいざき} 鐘崎東方沖）の南南西方9海里（M）付近にある大王埼灯台における本事故当日の観測値は、次のとおりであった。

	<table border="1" data-bbox="753 152 1222 595"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>波高 (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07:10</td> <td>北北東</td> <td>5</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>08:10</td> <td>北北東</td> <td>5</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>09:10</td> <td>北</td> <td>6</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>10:10</td> <td>北</td> <td>4</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>11:10</td> <td>北北東</td> <td>4</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>12:10</td> <td>北東</td> <td>5</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>13:10</td> <td>北北東</td> <td>4</td> <td>0.7</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="547 656 775 689">海水温：約20℃</p>	時刻	風向	風速 (m/s)	波高 (m)	07:10	北北東	5	0.9	08:10	北北東	5	0.8	09:10	北	6	0.8	10:10	北	4	0.8	11:10	北北東	4	0.8	12:10	北東	5	0.8	13:10	北北東	4	0.7
時刻	風向	風速 (m/s)	波高 (m)																														
07:10	北北東	5	0.9																														
08:10	北北東	5	0.8																														
09:10	北	6	0.8																														
10:10	北	4	0.8																														
11:10	北北東	4	0.8																														
12:10	北東	5	0.8																														
13:10	北北東	4	0.7																														
<p data-bbox="193 703 336 736">事故の経過</p>	<p data-bbox="547 703 1430 786">船長は、令和6年11月9日05時頃に自宅を車で出発し、鳥羽市浦村町の本船係留場所へ向かった。</p> <p data-bbox="547 801 1430 884">本船は、船長が1人で乗り組み、07時頃に係留場所を出航したところを知人に目撃された。</p> <p data-bbox="547 900 1430 1072">本船は、鎧埼東方2.2M付近において、無人の状態で南方に漂流しているところを、付近で釣りをしていたプレジャーボートの船長に発見され、12時16分頃に同船長から海上保安庁に118番通報された。</p> <p data-bbox="547 1088 1430 1261">本船は、通報を受けて出動した海上保安庁の巡視艇が13時15分頃に鎧埼南東方2.7M付近において会合し、機関が中立の状態に運転されており、乗船者がおらず、衝突等の痕跡を示す損傷がないことなどが確認された後、巡視艇によって鳥羽市鳥羽港に回航された。</p> <p data-bbox="563 1276 727 1310">(図1 参照)</p>																																



一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用
 図 1 事故発生場所概略図

船長は、9日から11日まで海上保安庁の巡視船艇及び航空機によって専断的な捜索が行われたが、行方不明となっている。

その他の事項

(1) 本船

① 現場調査における本船の状況

本船は、船体中央部の甲板に操舵スタンドが設けられており、操舵スタンドには、舵輪、機関操縦レバー、GPSプロッター、魚群探知機などが備えられていた。また、同スタンドの船尾側には船幅に渡された板（以下「渡し板」という。）があり、渡し板に座った状態で操縦できるよう、操舵スタンド左舷側下部にも舵輪及び機関操縦レバーが備えられていた。

渡し板後方の船尾甲板は、長さ約1.5m、幅約2.0mの広さがあった。

ブルワークの構造及び甲板上高さは、次のとおりであった。

- a 操舵スタンド両舷の通路から後方の舷側ブルワーク
高さ約37cmのブルワーク上端から約31cmかさ上げされ、高さが約68cm
- b 渡し板左舷側
渡し板の左舷側のみ、約124cm（船首尾方向）の間がかさ上げされずに釣り用に開口され、高さが約37cm
- c 船尾端のブルワーク
上方に金属製の柵が設置され、高さが約69cm
- d 操舵スタンド両舷の通路より前方の舷側ブルワーク
両舷共に高さ約45cm

(写真1～4 参照)



写真1 本船



写真2 操舵スタンド付近

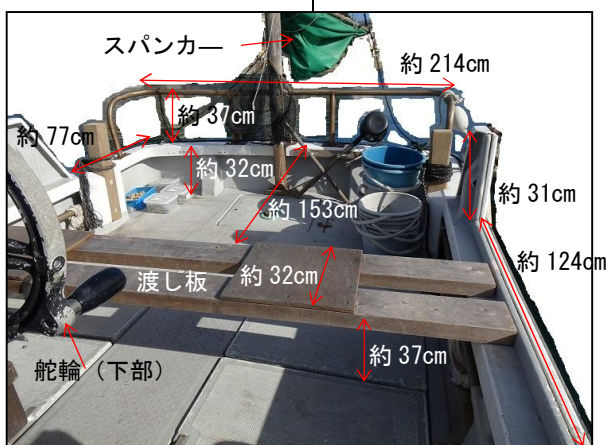


写真3 船尾甲板

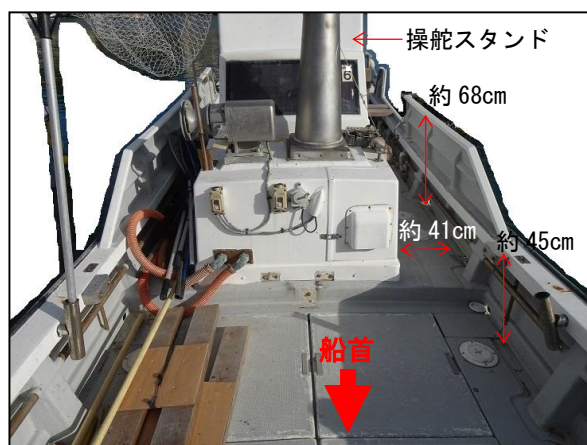


写真4 前部甲板

- ② 本船が無人の状態で見つかった当時の状況
船体に他船との衝突痕等の損傷はなかった。

	<p>機関が中立の状態^で運転されており、錨は投入されておらず、船尾部のスパンカーは展張されていなかった。</p> <p>船尾甲板には、渡し板付近にクーラーボックスが置かれ、その中にペットボトル飲料2本とパンとおにぎりが入っていた。</p> <p>渡し板付近には、釣り竿^さ2本、かわはぎ釣り用の餌、水の入っていないバケツ4個が置かれており、釣りが行われた形跡はなかった。</p> <p>(2) 船長の本船利用状況</p> <p>船長は、月8回程度、本船で釣りを行っており、朝に係留場所を出航して昼頃には戻る航程で、1人で出掛けることが多かったが、友人や家族を同乗させることもあった。釣り場は、対象魚種によって決まっており、かわはぎ釣りの場合は鯛島礁付近であった。</p> <p>係留場所から鯛島礁付近の釣り場までは、ふだん30～40分程度で到着していた。</p> <p>本船に同乗したことがある船長の家族によれば、船長は、ふだん釣りを行う際、操舵スタンドの船尾側に設置された渡し板の左舷側に船首方向を向いて座っていることが多かった。</p> <p>(3) 船長の健康状況等</p> <p>船長は、身長約183cm、体重約75kgで、本事故当時、船上での釣りに支障となる体調の異常はなかった。</p> <p>(4) 船長の服装、救命胴衣、携帯電話の状況</p> <p>船長は、ふだん本船で釣りを行う際、つなぎの作業着を着用し、長靴を履いており、本事故当日も同様であった。</p> <p>船長は、本船乗船時にはいつも腰ベルト式救命胴衣を着用しており、令和6年10月頃に新しいものを購入していた。船内には、同乗者用の固型式救命胴衣1着が残されていたが、腰ベルト式救命胴衣はなかった。</p> <p>船長は、ふだん釣りを行う際、操舵スタンドに携帯電話等の手荷物を置いていたが、本船上に船長の携帯電話はなかった。</p> <p>船長は、携帯電話の防水ケースを使用していなかった。</p> <p>(5) かわはぎ釣りに関する情報</p> <p>ボートによるかわはぎ釣りは、投錨するか又はスパンカーを展張した状態で機関を使用するかして船の移動を抑えながら行われるのが一般的である。</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>船長は、行方不明となった。</p>

	<p>本船は、係留場所を07時頃に出航したところを目撃され、鯛島礁付近に到着して機関を中立とした後、12時16分頃に同礁から南方約4Mの海上において、無人の状態で見られていることから、船長は、07時00分頃～12時16分頃の間には落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、かわはぎ釣り用の道具が準備されていたものの、投錨及びスパンカーの展張が行われておらず、釣り道具に使用された形跡がなかったことから、船長は、機関を中立として本船を漂泊させた後、釣りの準備を行う前に落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、ブルワークのかさ上げや柵の設置によって落水防止措置が施されていたが、釣り用の開口部など部分的にブルワークの低い所（約37～45cm）があり、乗船者が舷側付近で体のバランスを崩すなどした場合、落水するおそれがあったものと考えられる。しかしながら、目撃者がおらず、客観的情報も十分に得られなかったことから、船長が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>原因</p>	<p>本事故は、本船が鳥羽市東方沖において漂泊中、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>
<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"> ・ 小型船舶の乗船者は、ブルワークの低い舷側付近で作業等を行う場合には、重心を低くして固定物につかまるなどし、体のバランスを崩さないよう十分に注意すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上では、救命胴衣を着用するとともに携帯電話を防水ケースに入れて常に携行し、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、落水時に船上へ復帰するための縄ばしごや固定ばしごを舷外に設置しておくことが望ましい。