

船舶事故調査報告書

令和6年6月5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 | 乗組員及び同乗者死亡 |
| 発生日時 | 不明（令和6年1月29日 05時45分ごろ～30日 08時10分ごろの間）（医師による死亡推定時刻：船長及び同乗者2人 1月29日昼頃（推定）） |
| 発生場所 | 不明（滋賀県長浜市長浜港西方沖（琵琶湖北東部）） |
| 事故の概要 | プレジャーボートアルカディアは、釣りの目的で長浜港を出航した後、船長及び同乗者2人が落水して溺死した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年1月30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 | プレジャーボート アルカディア、総トン数なし なし、個人所有 2.84m (Lr) × 1.28m × 0.46m、FRP ガソリン機関、7.20kW、平成24年6月 第240-63875号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 55歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年4月27日 免許証交付日 令和5年2月17日 （令和10年4月26日まで有効） 同乗者A 51歳 同乗者B 49歳 |
| 死傷者等 | 死亡 3人（船長、同乗者A及び同乗者B） |
| 損傷 | なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、視界 良好 本船発見場所の北北東方約5.4km に位置する長浜地域気象観測所の1月29日における観測値は、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) | |
| 06:00 | 東 | 1.4 | 東 | 2.0 | -2.1 |
| 06:30 | 東 | 0.9 | 東 | 1.5 | -2.4 |
| 07:00 | 東 | 0.7 | 東 | 1.6 | -2.5 |
| 07:30 | 東北東 | 0.5 | 東 | 1.1 | -2.6 |
| 08:00 | 東南東 | 1.2 | 東 | 2.1 | -2.0 |
| 08:30 | 南東 | 0.6 | 東南東 | 1.1 | 0.6 |
| 09:00 | 東 | 0.8 | 東北東 | 1.3 | 1.1 |
| 09:30 | 東 | 1.0 | 東 | 1.7 | 1.9 |
| 10:00 | 南東 | 0.9 | 東 | 1.6 | 4.0 |
| 10:30 | 南西 | 0.8 | 南西 | 2.0 | 6.0 |
| 11:00 | 南西 | 1.8 | 南西 | 4.2 | 6.3 |
| 11:30 | 南南西 | 2.3 | 南南西 | 4.5 | 6.2 |
| 12:00 | 南南西 | 2.7 | 南南西 | 4.7 | 6.7 |
| 12:30 | 南南西 | 2.3 | 西南西 | 5.2 | 6.7 |
| 13:00 | 南南西 | 2.2 | 南 | 4.5 | 7.2 |
| 13:30 | 南南西 | 1.8 | 南西 | 3.8 | 7.3 |
| 14:00 | 南西 | 2.3 | 南西 | 4.1 | 7.4 |
| 14:30 | 西南西 | 1.5 | 西南西 | 4.9 | 7.9 |

水象：湖上 平穏、水温 約9℃

日出時刻：06時57分ごろ、常用薄明開始時刻：06時30分ごろ

事故の経過

本船は、令和6年1月29日05時45分ごろ自宅を出発した船長が1人で乗り組み、知人の同乗者A及び同乗者Bを乗せ、びわます釣りの目的で長浜港を出航した。

同乗者Bの家族は、同乗者Bが帰宅しなかったので23時00分ごろ警察署に通報した。

本船は、30日早朝から警察による捜索が行われていたところ、08時10分ごろ航行中の地元漁船の船長により長浜港西北西方沖で転覆して漂流しているところを発見され、同乗者Aは08時35分ごろ、同乗者Bは08時59分ごろ、うつ伏せの状態で見失われているところを警察のヘリコプターにより発見されて漁船に引き上げられた後、長浜市南浜漁港に搬送された。

船長は、09時17分ごろ仰向けの状態で漂流しているところを警察のヘリコプターにより発見されて警備艇に引き上げられた後、漁船に引き継がれて長浜港に搬送された。

船長、同乗者A及び同乗者Bは、ドクターカーで出動していた医師

| | |
|---|---|
| | <p>によりその場で死亡が確認され、外傷は見当たらず、後日、司法解剖の結果、死因が短時間の溺死、死亡時刻が29日昼頃（推定）と検案された。</p> <p>本船は、警備艇により長浜港にえい航された後、陸揚げされた。 （付図1 航行経路図 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、発見時、船外機がチルトアップされた状態であり、本事故後に陸揚げされた際、船体に衝突痕などの損傷は認められなかった。</p> <p>本船の船外機は、本事故後、機関整備業者が始動したところ、正常に始動し、異常は認められなかった。</p> <p>本船の甲板上に設置された‘GPSプロッター付き魚群探知機’（以下「GPS魚探」という。）には、一定の時間間隔の船位が記録され、本船発見場所付近で記録が途切れていたが、時刻、船首方位、対地針路、対地速力等が記録されておらず、記録間隔は特定できなかった。</p> <p>本船の船尾部両舷には本船を陸揚げする際に使用するドーリーが取り付けられており、発見時、通常は航行中に水中から上げておくドーリーが両舷共下がった状態であった。 （写真1、写真2 参照）</p> |
|  |  |
| <p>写真1 本船（右舷船首方から撮影）</p> | <p>写真2 本船（左舷船尾方から撮影）</p> <p>船長は、発見時、防寒着、胴付長靴、腰巻きタイプの救命胴衣を着用していたが、救命胴衣は、ガスボンベの取付け部のねじ締めが緩く、膨張していない状態であった。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、発見時、防寒着、長ズボン、長靴、首掛け式タイプの救命胴衣を着用し、救命胴衣は膨張した状態であった。</p> <p>船長の携帯電話は、本事故後、本船の近くで浮遊していたクーラーボックスの中から他の所持品と一緒に発見されたが、同乗者A及び同乗者Bの携帯電話は、発見されなかった。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> |

| | |
|------------------|---|
| <p>判明した事項の解析</p> | <p>船長、同乗者A及び同乗者Bの死因は、短時間の溺死であった。</p> <p>船長、同乗者A及び同乗者Bは、1月29日05時45分ごろ船長が自宅を出発した後、30日08時10分ごろ本船が転覆した状態で発見されたことから、この間において、本船から落水して短時間で溺死したものと考えられる。</p> <p>本船は、船体に損傷が認められず、船外機がチルトアップされた状態で発見されたことから、航行中、船長が船外機をチルトアップして船外に身を乗り出して点検するなどした際、本船のバランスが偏り船長、同乗者A及び同乗者Bが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、同乗者A及び同乗者B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> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、長浜港を出航した後、船長、同乗者A及び同乗者B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が、目撃者がおらず、船長、同乗者A及び同乗者B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> |
| <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、出航前に着用する膨張式救命胴衣のガスボンベが適切に装着されているか確認すること。 ・ 小型船舶の船長は、防水型又は防水パックに入れた携帯電話を身に付け、緊急時の連絡手段を確保すること。 |

付図1 航行経路図



※航跡はGPS魚探に記録されていた船位データ
(約5,500ポイント)を直線で繋いだもの
船位データは警察署提供