

船舶事故調査報告書

令和7年10月1日

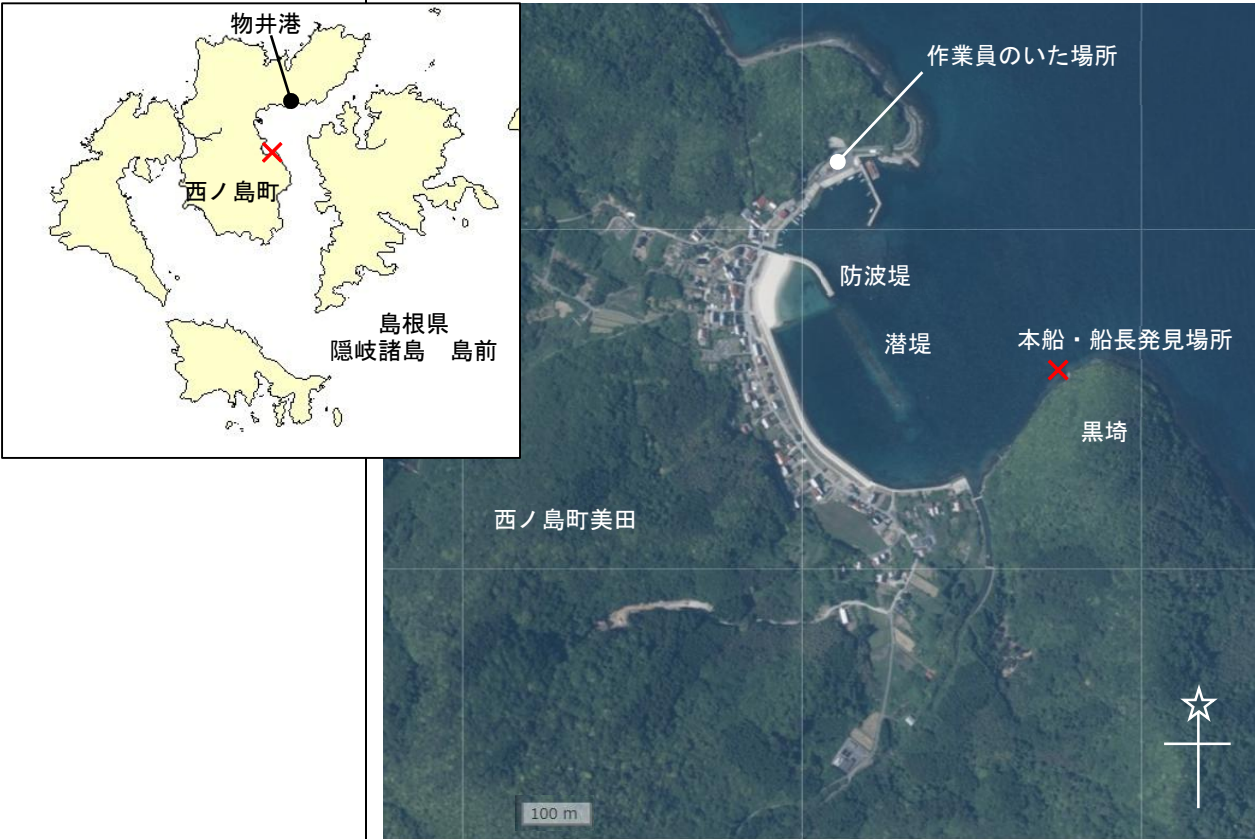
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

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7年2月27日 06時41分頃～09時00分頃の間）																																																									
発生場所	不明（島根県西ノ島町 ^{みた} 美田所在の黒埼北西方沖）																																																									
事故の概要	漁船 ^{せいこう} 清幸丸が漁ろう中、船長が落水して溺死した。																																																									
事故調査の経過	令和7年3月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	漁船 清幸丸、0.6トン SN3-18375（漁船登録番号）、個人所有 7.30m（Lr）×1.30m×0.60m、FRP ディーゼル機関、64kW、平成5年1月27日																																																									
乗組員等に関する情報	船長 73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 昭和55年6月26日 免許証交付日 令和4年3月11日 （令和10年3月6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 船長発見場所の東方約4.3kmにある海土地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。 <table><tr><th rowspan="3">時刻</th><th rowspan="3">項目</th><th rowspan="3">気温 (℃)</th><th colspan="4">風向・風速</th></tr><tr><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><tr><td>07:00</td><td></td><td>0.6</td><td>北東</td><td>1.4</td><td>北東</td><td>2.0</td></tr><tr><td>08:00</td><td></td><td>3.8</td><td>南西</td><td>0.5</td><td>南</td><td>1.2</td></tr><tr><td>09:00</td><td></td><td>9.4</td><td>西北西</td><td>2.4</td><td>西</td><td>4.1</td></tr><tr><td>10:00</td><td></td><td>9.8</td><td>西北西</td><td>2.4</td><td>西北西</td><td>5.5</td></tr><tr><td>11:00</td><td></td><td>10.5</td><td>西北西</td><td>3.1</td><td>西北西</td><td>6.3</td></tr><tr><td>12:00</td><td></td><td>10.8</td><td>西</td><td>3.0</td><td>西南西</td><td>5.8</td></tr></table>	時刻	項目	気温 (℃)	風向・風速				平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	07:00		0.6	北東	1.4	北東	2.0	08:00		3.8	南西	0.5	南	1.2	09:00		9.4	西北西	2.4	西	4.1	10:00		9.8	西北西	2.4	西北西	5.5	11:00		10.5	西北西	3.1	西北西	6.3	12:00		10.8	西	3.0	西南西	5.8
時刻	項目				気温 (℃)	風向・風速																																																				
						平均		最大瞬間																																																		
		風向	風速 (m/s)	風向		風速 (m/s)																																																				
07:00		0.6	北東	1.4	北東	2.0																																																				
08:00		3.8	南西	0.5	南	1.2																																																				
09:00		9.4	西北西	2.4	西	4.1																																																				
10:00		9.8	西北西	2.4	西北西	5.5																																																				
11:00		10.5	西北西	3.1	西北西	6.3																																																				
12:00		10.8	西	3.0	西南西	5.8																																																				

	海象：海上 平穏 気象庁ウェブサイトの日別海面水温によれば、隠岐諸島付近の海面水温は、約 11℃であった。 日出時刻：06時41分頃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和7年2月27日の日出以降に、かなぎ漁^{*1}の目的で、西ノ島町^{ものい}物井港から出港した。 湾を挟んだ黒埼の対岸の岸壁付近（黒埼の北西方約450m）にいた鉄工所作業員（以下「作業員」という。）は、12時頃、黒埼の海岸付近から断続的に不審な音が聞こえたため、双眼鏡で見たところ、海に突き刺さった状態の漁具（ヤス^{*2}）と無人の漁船を発見した。（図1参照）
	 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） 作業員は、知人に連絡し、同人と共に小型船舶で黒埼付近に向かい、クラッチ前進状態のままで、回転するプロペラが岩に当たって異音を出している無人の本船を確認し、船長所属の漁業協同組合（以下「漁協」という。）に連絡した後、12時12分頃118番通報した。

^{*1} 「かなぎ漁」とは、小型の船に乗り、水中を箱眼鏡でのぞきながら、ヤスでサザエやアワビなどを突いて獲る漁法のことをいう。

^{*2} 「ヤス」とは、漁具の一種で、長い柄の先端に数本に分かれた、とがった鉄製の物を取り付け、水中の魚介を刺して捕える具のことをいう。

	船長は、黒埼付近に駆けつけた漁協関係者により、本船付近の海中で発見、救助されたものの、消防により不搬送と判断され、その後病院の医師により、次のとおり検案された。 死亡推定時刻：０６～０９時 直接死因：窒息（発症から死亡までの期間：短時間） 直接死因の原因：溺水吸引 本船は、僚船船長により、物井港に移動された。
その他の事項	(1) 船長の操業状況 かなぎ漁に従事する僚船船長、漁協担当者及び本船の異変に気付いた作業員によれば、次のとおりであった。 船長は、ふだんから日出後に出漁し、黒埼西北西方の湾内の防波堤から延びる潜堤（水面下に没した消波構造物）付近等において、１人でかなぎ漁を行っていた。 海中の漁獲物を探す際は、船尾に座った状態で船縁から箱眼鏡で海中をのぞき、舵やクラッチを操作して本船を前後に移動させていた。 船縁で腹ばいになって箱眼鏡で海中をのぞくときに体勢を崩すことがあった。 (2) 船長の漁業経験、健康状態等 船長の家族によれば、次のとおりであった。 船長は、５０歳過ぎまで水産会社のトロール船に乗務した後、小型漁船で２０年以上、漁業に従事していた。 船長は、運動機能に支障はなかったが、ふだんから降圧薬を服用していた。 (3) 本船の状況 本船が発見された際、物入れ等の蓋は閉まっており、船体に損傷はなかった。また、ふだんから縄ばしごは備え付けられていなかった。（写真１参照）



写真１ 本船（海上保安庁提供）

(4) 船長の服装等

船長は、発見された際、スウェットの上下を着用しており、靴は履いておらず、携帯電話は携行していなかった。

(5) 救命胴衣の着用

船長は、発見された際、救命胴衣を着用しておらず、救命胴衣は本船上に残されていなかった。

僚船船長によれば、ふだん、かなぎ漁では、従事中、かさばって作業の邪魔になるので救命胴衣を着用しないことがあった。

船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和２６年法律第１４９号）第２３条の４０第４項及び同法施行規則（昭和２６年運輸省令第９１号）第１３７条第１項第４号の規定により、本船の暴露甲板上においては救命胴衣を着用する必要がある。

(6) 縄ばしごを使用した実験等

運輸安全委員会事務局仙台事務所では、令和２年１０月に「小型漁船に「縄ばしご」を装備しよう！」^{*3}と題する資料を発行した。この中では、同所職員が縄ばしごを使用した実験や縄ばしごを自作した事例のほか、小型漁船への固定ばしごの設置例を紹介し、落水からの船上復帰の備えについて提案している。

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

船長の直接死因は、短時間での窒息で、同死因の原因は溺水吸引であった。

^{*3} <https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/localanalysis/02sendai/20201027sdanalysis.pdf>

	船長は、日出時刻の０６時４１分頃以降に本船で物井港を出港し、死亡推定時刻が０６～０９時頃とされ、無人の状態の本船が黒崎の海岸付近で発見された後１２時１２分頃に通報されたことから、０６時４１分頃から０９時頃までの間に本船から落水して溺死したものと考えられる。 本船は、黒崎付近において、風波共に穏やかな状況下、クラッチが前進の状態、また、海に突き刺さった状態の漁具（ヤス）が発見されており、船長がかなぎ漁に従事中、本船から水温約１１℃の海に落水したものと考えられる。 船長は、海中を箱眼鏡でのぞくときに、船縁で腹ばいの姿勢になることがあったことから、甲板上で体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられる。 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、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。 船長は、本船の暴露甲板上においては救命胴衣を着用する必要があったものの、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。 船長は、携帯電話を携行していなかったものと考えられる。 本船に縄ばしごや固定ばしごが装備されていた場合、次の行動によって海水による体温低下を減らしたり呼吸を確保したりして、本船上又は本船のそばで救助を待つことができた可能性があると考えられる。 (1) 船上へ復帰する。 (2) 船縁上に上半身をもたれる。 (3) 縄ばしごや固定ばしごを保持し、海面上に顔を出す。
原因	本事故は、本船が、黒崎付近において、風波共に穏やかな状況下、前進しながらかなぎ漁に従事中、船長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。 船長は、甲板上で体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられる。
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。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上においては救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、万が一の落水に備え、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。 ・ 小型漁船に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船体に備えておくことが望ましい。