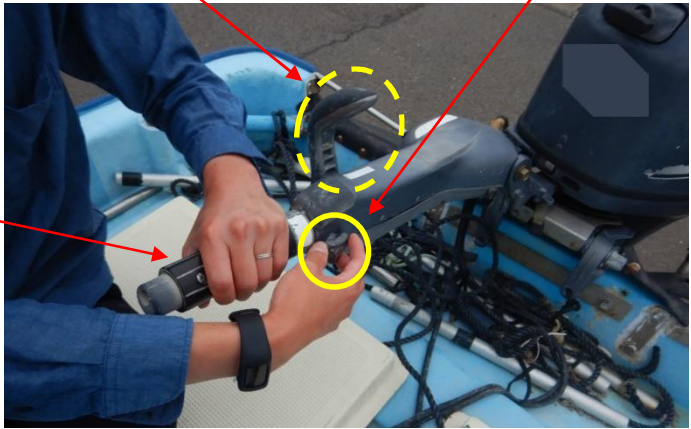


船舶事故調査報告書

令和7年11月19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3月25日 09時35分頃～09時50分頃の間）
発生場所	不明（岡山県岡山市東区朝日漁港南南西方沖）
事故の概要	漁船 ^{いなり} 稲荷丸が航行中、船長が落水して本船との接触による頭部外傷により死亡した。
事故調査の経過	<p>令和7年3月27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。</p> <p>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。</p>
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	<p>漁船 稲荷丸、0.8トン</p> <p>OY3-20920（漁船登録番号）、個人所有</p> <p>6.30m（Lr）×1.77m×0.65m、FRP</p> <p>ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、昭和63年10月10日</p> <p>（写真1 参照）</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真1 本船の状況</p>	
乗組員等に関する情報	<p>船長 47歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 令和6年2月19日</p> <p>免許証交付日 令和6年2月19日</p> <p style="text-align: right;">（令和11年2月18日まで有効）</p>
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 東南東、風速 約2～3m/s、視界 良好

	海象：海上 平穏、水温 約 11℃
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、岡山市東区犬島西方沖に設置されたのり養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）の撤収の目的で、令和7年3月25日09時30分頃に朝日漁港の係留地から出港した。</p> <p>船長の同僚2人（以下「同僚A」及び「同僚B」という。）は、僚船に乗船し、船長が本船で出港した後の09時35分頃に僚船の係留索を放して、朝日漁港の港口に向かって航行を開始した。この時、既に本船の姿は見えなかった。</p> <p>同僚Aは、僚船を操船して朝日漁港の港口手前を航行していたところ、‘同港口南西方沖50m付近の海域に設置された防波堤’（以下「本件沖防波堤」という。）の西方沖の海域において右旋回をしている本船を視認した。</p> <p>同僚Aは、本船が右旋回をしていたことで、一旦、本件沖防波堤の陰に隠れて見えなくなったものの、再び本件沖防波堤の陰から本船が現れたので、船長が周囲の海域の状況確認か本船の主機の状態を点検する目的で、本件沖防波堤の西方沖の海域を旋回するように航行していると思った。</p> <p>同僚A及び同僚Bは、港口に到達した際に改めて本船の様子を確認したところ、本船が無人状態で旋回径約20～30mで右旋回しながら航行を続けていることを認め、船長が落水したと考え、本船が旋回している海域の近くを搜索した。</p> <p>同僚A及び同僚Bは、船長の搜索中、本船を停船させようとしたが、停船させることができず、船長の搜索に専念することとした。</p> <p>同僚A及び同僚Bは、本船付近の海域で船長を発見することができず、本件沖防波堤の西方沖から南東方沖にかけて海面を搜索していたところ、09時50分頃うつ伏せの状態で見えている船長を発見した。</p> <p>同僚Aは、直ちに僚船を船長に接近させ、同僚Bと共に船長を僚船の船上に引き揚げた。</p> <p>同僚Aは、船長の負傷状況を確認するとともに、船長への呼び掛けを行ったが反応がなかったため、船長への心臓マッサージを開始し、同僚Bは僚船を操船して朝日漁港に向かった。</p> <p>僚船は、朝日漁港に到着し、同僚Aは、同漁港岸壁付近にあるのり加工工場で行っていたのり養殖業代表者であり本船及び僚船の所有者（以下「代表者」という。）及びもう1人の同僚（以下「同僚C」という。）に本事故の発生を口頭で伝え、同僚Bは、同僚Aと交代して船長への心臓マッサージを実施した。</p> <p>同僚Cは、119番通報して救急車を要請し、代表者は、僚船の係留地に移動し、船長の状況を確認した上で船長の家族に連絡した。</p>

	<p>船長は、１１９番通報を受けて朝日漁港に到着した消防隊員によって岡山市内の病院に搬送されたものの、１１時０８分頃、医師により死亡が確認され、死因は重症頭部外傷で、受傷から死亡までの期間は短時間であった。</p> <p>本船は、同僚Ｃが乗船した船舶により朝日漁港西方に誘導され、砂浜に乗り揚げて停船した。</p> <p>船長がふだんから着用していた固形式小型船舶用救命胴衣は、本事故後、朝日漁港の係留地付近岸壁上に置かれているのが代表者達によって発見された。</p> <p>(付図１ 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船及び船長の発見時の状況に関する情報</p> <p>① 本船の状況について</p> <p>本船は、発見されたとき、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船外機は、ギヤシフトレバー（船外機の前後進及び中立を切り替えるレバー）が前進に入った運転中で、右舵一杯の状態となっており、本船は右旋回をしながら航行を続けていた。 ・ 本船の船外機には、緊急エンジン停止スイッチ^{*1}が設けられていたが、同スイッチにつなげる緊急エンジン停止コード^{*2}はエンジンキーと共に船内に残されたままであった。 ・ 船外機の回転数を調整するためのスロットルコントロールグリップは、全速近く的位置まで回転させた状態で固定されていた。(写真２参照) <div data-bbox="271 1209 1420 1736"> <div data-bbox="670 1220 949 1276">ギヤシフトレバー</div> <div data-bbox="1085 1220 1420 1276">固定に用いられたノブ</div> <div data-bbox="271 1467 614 1579">スロットルコントロールグリップ</div>  </div> <p>写真４ スロットルコントロールグリップを固定する状況 (同僚 A による再現)</p>

^{*1} 「緊急エンジン停止スイッチ」とは、転落時などの緊急時にエンジンを強制的に停止させる装置（船外機に設けられているスイッチプレートなどを差し込み、引き抜くとエンジンが止まる）をいう。

^{*2} 「緊急エンジン停止コード」とは、緊急エンジン停止スイッチと体や衣類をつなぐため、一端に差し込みのプレートなどが付き、他端にフックやリストバンドが付いたコードをいう。

	<ul style="list-style-type: none"> ・船体には、他船と衝突したような痕跡は認められなかった。 <p>② 船長の状況について</p> <p>船長は、発見されたとき、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長の体には右側の乳突部（^{にゅうとつ}耳の後ろ辺り）付近から首にかけて裂創^{れっそう}が大きく2か所生じていた。 ・船長は、救命胴衣を着用しておらず、カッパの上衣と胴長のみを着用していた。 ・着用していたカッパの上衣のうち、前面のファスナーの部分が切り取られるように破損して失われた状態で、本事故後、陸揚げされた本船のプロペラに、破れたカッパ上衣の前面のファスナー（以下「本件ファスナー」という。）部分が引っ掛かっていた。 ・同僚Aによれば、本件ファスナーは閉じられた状態で発見されたが、船長が本船で出港した際、本件ファスナーは開かれた状態であった。 <p>(2) 本船の緊急エンジン停止スイッチのコード等に関する情報</p> <p>① 緊急エンジン停止スイッチのコード等について</p> <p>代表者によれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代表者は、船外機のエンジンキーと共に緊急エンジン停止スイッチにつなげる緊急エンジン停止コードを、船長を含む船舶の操船を担当する漁業アルバイト全員に渡していた。 ・本船の船外機の緊急エンジン停止スイッチにつなげる緊急エンジン停止コードは、本船の船内に残されており、船長は、本事故当時、同コードを手首等の体の一部や衣類に付けていなかったもので、落水時に、同スイッチの停止機能を作動させることができなかった可能性がある。 ・船長が緊急エンジン停止コードを手首等の体の一部や衣類に付けていなかった理由に心当たりはない。 <p>② スロットルコントロールグリップの固定について</p> <p>本船船外機の製造会社の取扱説明書によれば、船長がスロットルコントロールグリップを固定するために使用したノブは、スロットルフリクション調整ノブ（以下「調整ノブ」という。）と呼ばれるもので、本来は、スロットルコントロールグリップの動きの重さを調整するためのノブであった。</p> <p>代表者及び同僚Aによれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本船及び僚船は、いずれも同型の船外機を搭載しているが、本件養殖施設との往復や本件養殖施設での作業を含め、これらの船を操船する際に調整ノブでスロットルコントロールグリップを固定したことはなく、必要な状況もなかった。 <p>(3) 船長の操船経験等に関する情報</p>
--	--

① 操船経験等について

代表者及び同僚Aによれば、船長の操船経験等については次のとおりであった。

- ・ 船長は、会社員であり、約10年前から代表者の依頼を受け、漁業アルバイトとして代表者の手伝いを行っていた。
- ・ 船長は、漁業アルバイトの中でも、操船技量に秀でていた。
- ・ 船長は、自身も小型船舶を保有しており、漁業アルバイトの期間以外も小型船舶を操船する機会を有していた。
- ・ 出港時の操船姿勢は、ふだんから本船右舷船尾付近の物入れの蓋の上に腰を掛けた姿勢で船外機の操作を行っており、本事故当時の出港の際も同様であった。（写真3参照）

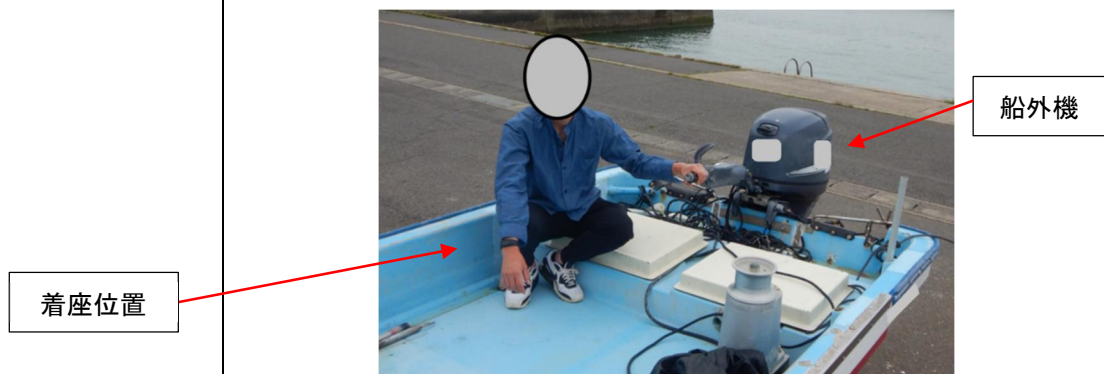


写真3 船長の出港時の操船姿勢（同僚Aによる再現）

- ・ 本船が発見された際、無人状態で右旋回をしていたことについては、船長を含む漁業アルバイトが本件養殖施設に向かう際、本件沖防波堤の西方沖をある程度南進し、その後、本件養殖施設へ向けて右舵を取り、南南西進する針路を選ぶことが多いものの、本船が本件沖防波堤を通過した後の航行経路を見てもおらず、理由は分からない。

② 救命胴衣の着用について

代表者及び同僚Aによれば、次のとおりであった。

- ・ 船長は、ふだんオレンジ色の固形式小型船舶用救命胴衣を着用していた。
- ・ 船長は、09時頃から気温も高く感じ、作業をしていると汗ばむほどの天気であり、暑く感じたことで救命胴衣を朝日漁港の岸壁上に置き、着用せずに出港した可能性があった。

③ 健康状態について

同居している家族によれば、船長の健康状態は、良好に見えたとのことであった。

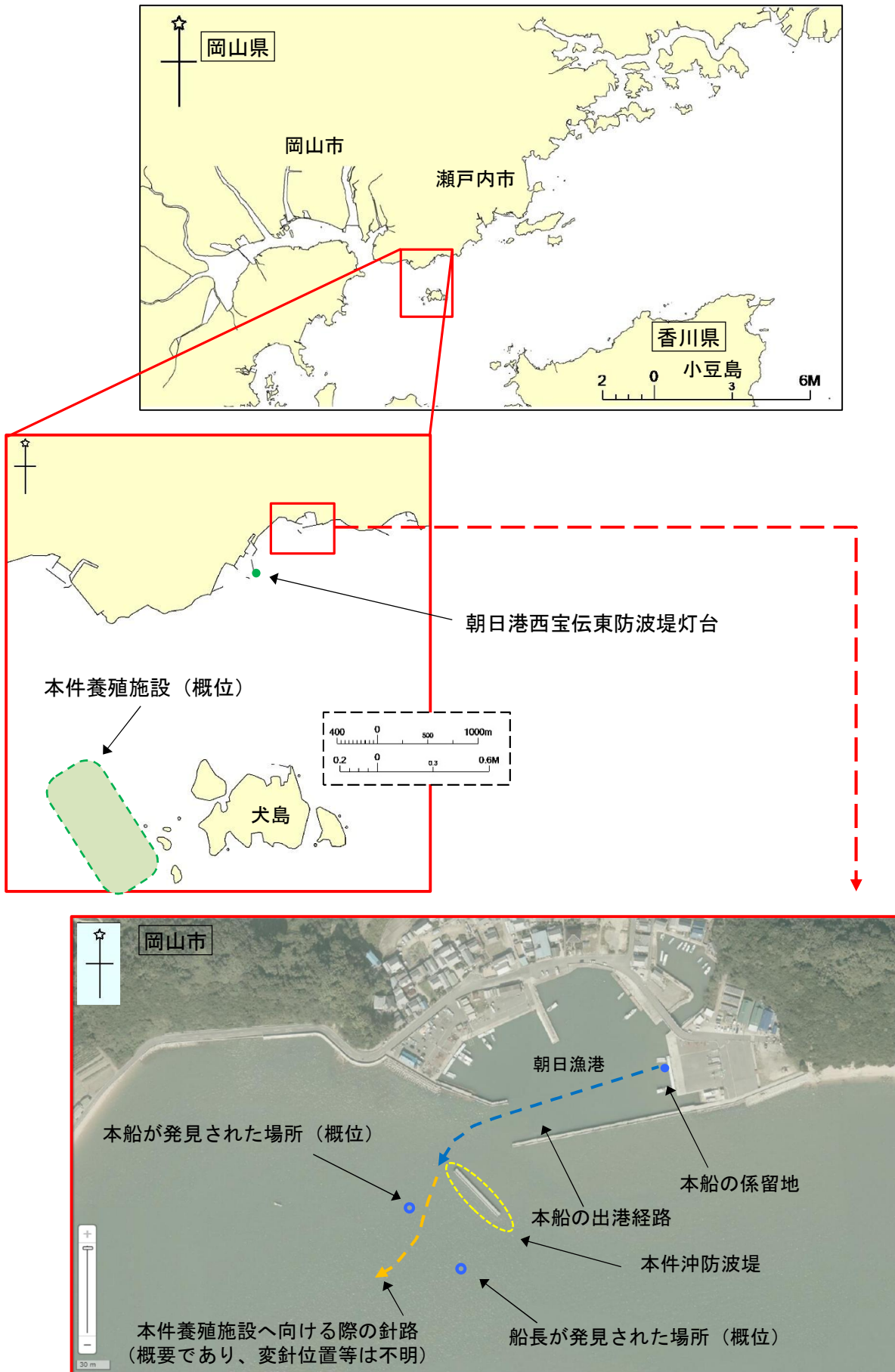
(4) のり養殖業における作業体制や安全管理に関する情報

代表者は、岡山県知事の許可を受けてのり養殖業を営んでおり、本件養殖施設を設置する秋季及び撤収する春季には、労働力

	<p>を補充する必要がある、いずれも約3週間、週末に作業の手伝いとして船長や同僚A等に漁業アルバイトを依頼していた。</p> <p>代表者は、漁業アルバイトが従事した際には、作業開始前に打合せの時間を設けており、作業方針、操船を任せる船、人数の割り振り、注意事項、気象予報等を周知するなどしていた。</p> <p>本船及び僚船は、ほぼ同型の船外機船であり、漁業アルバイトが乗り組む船は固定されておらず、代表者は、船長を含む漁業アルバイトの操船技量を考慮し、操船に慣れていた船長には、ふだんから、単独での操船を任せていた。</p> <p>代表者は、漁業アルバイトに対し、ふだんから救命胴衣の着用の徹底を指導していたが、本事故当時、直前に船長が本船で出港した際は、のり加工工場でのりの出荷作業を行っており、船長の装備の確認はしていなかった。</p> <p>代表者が漁業アルバイトに依頼する作業内容は、本件養殖施設の設置及び撤去に伴う作業の手伝いであり、朝日漁港と本件養殖施設のある海域との往復時に船上での作業は伴わず、本事故当時、船長が本船で出港した際も本件養殖施設への移動を目的とした航海であった。</p>
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	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、重症頭部外傷であり、受傷から死亡までの期間は短時間であった。</p> <p>船長は、09時35分頃に朝日漁港港口を通過後、09時50分頃に朝日漁港南南西方沖で海面に浮いているところを発見されたことから、この間において落水した後に無人状態で航行していた本船と接触し、頭部に外傷を受けたものと考えられる。</p> <p>次のことから、船長は、航行中の本船のプロペラによって受傷したものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発見時、船長の体には右側の乳突部付近から首にかけて裂創が認められたこと。 ・本船は、船長が落水後も、緊急エンジン停止スイッチが作動せず、また、スロットルコントロールグリップが全速近く的位置まで回転させた状態で固定されていたことで、右旋回をしながら航行を続けていたこと。 ・本船のプロペラには、本件ファスナーが引っ掛かっていたこと。 <p>本船が無人状態で右旋回をしていたことについては、船長が落水前に、本件沖防波堤を通過し、南西にある本件養殖施設（付図1参照）に針路を向ける際に右転したこと又は、船長が落水した際に船長の身</p>

	<p>体等が船外機に接触し、右転するような向きになったこと等が考えられるが、目撃者がおらず、右旋回をしていた経過を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、本船船外機の緊急エンジン停止コードを手首等の体の一部や衣類に付けていなかったことから、落水時に、緊急エンジン停止スイッチの停止機能を作動させることができなかったものと考えられる。</p> <p>船長のカップパの上衣は、本船の出港時の状態と異なり、本件ファスナーが閉まった状態で発見されたことから、船長は、港口を出た後に船上で本件ファスナーを閉めようとして、船外機から手を放し、不安定な姿勢となり、その際にバランスを崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、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>
原因	<p>本事故は、本船が風波共に穏やかな朝日漁港南西方沖を前進で航行中、船長が落水して頭部に無人状態で右旋回をしながら航行していた本船が接触したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>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。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> ・ 小型漁船に１人で乗り組む船長は、船尾付近で船外機を扱う場合、船体動揺で落水しないよう低く安定した座面に腰を掛けて操作すること。 ・ 船外機船に１人で乗り組む船長は、航行中、常時、緊急エンジン停止コードのフック等を手首等の体の一部又は着用している救命胴衣等に取り付け、落水時等の緊急時にはエンジンを強制的に停止させることができるようにしておくこと。 ・ 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。

付図1 事故発生場所概略図



（航空写真は国土地理院がホームページ上で公開しているものを加工）