

船舶事故調査報告書

令和7年11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 高橋 明 子

事故種類	乗組員死亡																												
発生日時	不明（令和6年11月25日 午後（14時00分以降））																												
発生場所	不明（広島県尾道市 ^{いんの} 因島 ^{むくうら} 棕浦港付近）																												
事故の概要	プレジャーボートアジサシが出航した後、船長が落水して溺死した。																												
事故調査の経過	令和7年1月30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 プレジャーボート アジサシ、5トン未満（6.17m） 271－30211広島、個人所有 6.17m（Lr）×1.77m×0.75m、FRP ガソリン機関（船外機）、29.4kW、平成8年9月																												
乗組員等に関する情報	船長 76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 昭和52年1月28日 免許証交付日 平成31年4月4日 (令和7年3月21日まで有効)																												
死傷者等	死亡 1人（船長）																												
損傷	船底外板に破口及び亀裂、プロペラに欠損、船外機のスケグに欠損等																												
気象・海象	気象：天気 曇り 船長発見場所の西南西方約4.9海里（M）に位置する生口島 ^{いくち} 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>時刻 \ 項目</th><th>気温（℃）</th><th colspan="2">平均風速（m/s）</th></tr><tr><td>12:00</td><td>12.8</td><td>西北西</td><td>3.3</td></tr><tr><td>13:00</td><td>13.9</td><td>西北西</td><td>1.4</td></tr><tr><td>14:00</td><td>13.7</td><td>西北西</td><td>3.7</td></tr><tr><td>15:00</td><td>14.2</td><td>西</td><td>0.9</td></tr><tr><td>16:00</td><td>13.2</td><td>西南西</td><td>5.9</td></tr><tr><td>17:00</td><td>12.9</td><td>西南西</td><td>5.4</td></tr></table>	時刻 \ 項目	気温（℃）	平均風速（m/s）		12:00	12.8	西北西	3.3	13:00	13.9	西北西	1.4	14:00	13.7	西北西	3.7	15:00	14.2	西	0.9	16:00	13.2	西南西	5.9	17:00	12.9	西南西	5.4
時刻 \ 項目	気温（℃）	平均風速（m/s）																											
12:00	12.8	西北西	3.3																										
13:00	13.9	西北西	1.4																										
14:00	13.7	西北西	3.7																										
15:00	14.2	西	0.9																										
16:00	13.2	西南西	5.9																										
17:00	12.9	西南西	5.4																										

	<div>18:0011.8西南西3.5</div> <p>海象：波高 約0.5m</p> <p>気象庁ウェブサイトの日別海面水温によれば、棕浦港付近の海面水温は、約21℃であった。</p> <p>日没時刻：17時01分（広島県）</p>
事故の経過	<p>船長は、因島大橋付近に釣りに行くと家族に伝えた後、令和6年11月24日の夕方頃に家を出た。</p> <p>船長の知人（以下「知人A」という。）は、24日夕方頃、本船の定係地である尾道市吉和漁港^{よしわ}で釣りに向かう準備をしている船長と会い、船長から明日1人で釣りに出掛ける旨を聞いた。</p> <p>船長の釣り仲間の1人（以下「知人B」という。）は、25日06時00分頃、船長が、本船に1人で乗り組み、吉和漁港を出港するのを見た。</p> <p>吉和漁港の漁師は、12時00分頃、棕浦港の沖付近を航行していた際、本船で船長が釣りをしているのを見た。</p> <p>知人Aは、知人Bから船長が25日の朝に釣りに出掛けたことを聞いており、14時00分頃に船長から釣果があった旨の電話を受けた。</p> <p>知人Aは、船長がふだん帰港する17時頃を過ぎても帰港しないので、因島在住の別の知人のところに行ったのであろうと思っていた。</p> <p>知人Aは、船長が26日の夕方になっても吉和漁港に帰港しないので、心配になり、17時45分頃、海上保安庁に、船長が25日から本船で釣りに出掛けたまま帰港しない旨を通報した。</p> <p>捜索に当たっていた巡視艇は、27日08時35分頃に棕浦港東方沖で船底が上になって岩場に乗り揚げた状態の本船を発見し、その後本船から南南東方約50m離れた海域でうつ伏せの状態に漂流していた船長を発見し、救助した。</p> <p>船長は、医師による司法解剖の結果、死因が短時間で死亡に至った溺水であり、死亡推定時刻が25日午後（推定）と検案された。</p> <p>本船は、尾道市所在のマリーナに陸揚げされ、後日、解撤された。（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照）</p>
その他の事項	<p>知人A及び船長の家族によれば、船長は、ふだんは数人の釣り仲間と共に釣りに行くことが多かった。また、時々、病院に行くことはあったが、体調は良好であった。</p> <p>船長は、発見された当時、携帯電話を所持していたが、防水パックに入れていなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していたが、膨張していなかった。</p> <p>船長の救命胴衣は、発見された当時、布地が擦れてひどく傷んでおり、購入されてから手入れがされていないように見えた。</p>

	<p>船長の救命胴衣は、首かけタイプの膨張式であった。</p> <p>本船の船体には、衝突痕はなかった。</p> <p>本船には、海面から船上に上がる際に使用する梯子^{はしご}などはなかった。</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、短時間での溺水であった。</p> <p>船長は、吉和漁港を出航した後、２５日１４時００分頃知人に電話し、その後、船長の死亡推定時刻が２５日午後であったことから、２５日１４時以降に溺死したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の近くで漂流しているのを発見されたことから、本船から落水したものと考えられるが、目撃者がおらず、客観的な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>
原因	<p>本事故は、棕浦港東方沖において、船長が本船から落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害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"> ・ 小型船舶の船長は、暴露甲板上では常時適正な救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶の船長は、定期点検に加えて、出航前に膨張式救命胴衣の気室の布地及びガスボンベ等の点検を行い、不具合がある場合は速やかに修理、交換等すること。 ・ 小型船舶に１人で乗り組む船長は、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、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、落水した場合に備え、縄梯子等を船内に備え置くことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



写真1 本船



海上保安庁提供