船舶事故調査報告書

令和８年９月１６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８日１２時３０分頃～１２時３５分頃の間） （医師による死亡確認時刻：３月１１日１３時５５分頃）
発生場所	不明（福岡県糸島市姉子浜北方沖）
事故の概要	漁船飛栄丸が航行中、船長が落水して後日死亡した。
事故調査の経過	令和７年３月２４日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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　飛栄丸、０．７トン ＦＯ３－３３８３２（漁船登録番号）、個人所有 ５．０８ｍ（Lr）×１．７４ｍ×０．７９ｍ、ＦＲＰ ガソリン機関（船外機）、３６．８kW（動力漁船登録票による）、 昭和５３年４月 （写真１、２　参照）
乗組員等に関する情報	船長　２５歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成３０年２月２３日 免許証交付日　令和３年７月２７日 （令和８年７月２６日まで有効）

写真１　本船

写真２　緊急エンジン停止スイッチのクリップ付きコード

<table>
<tr><td>死傷者等</td><td>死亡　１人（船長）</td></tr>
<tr><td>損傷</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>気象・海象</td><td>気象：天気　晴れ、視界　良好
本船発見場所の南南西方約５．３海里にある唐津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><td rowspan="2">時刻</td><td colspan="2">平均</td><td colspan="2">最大瞬間</td></tr>
<tr><td>風向</td><td>風速
(m/s)</td><td>風向</td><td>風速
(m/s)</td></tr>
<tr><td>12:00</td><td>北北東</td><td>2.8</td><td>北</td><td>5.2</td></tr>
<tr><td>12:30</td><td>北北東</td><td>2.4</td><td>北</td><td>5.5</td></tr>
<tr><td>13:00</td><td>北北東</td><td>2.7</td><td>北</td><td>5.9</td></tr>
<tr><td>13:30</td><td>北北東</td><td>2.6</td><td>北</td><td>6.2</td></tr>
<tr><td>14:00</td><td>北北東</td><td>2.1</td><td>北</td><td>5.7</td></tr>
<tr><td>14:30</td><td>北北東</td><td>1.5</td><td>北東</td><td>4.3</td></tr>
<tr><td>15:00</td><td>北</td><td>1.8</td><td>北</td><td>4.2</td></tr>
</table>
海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の中央期、潮高　約１１９cm（唐津）、月齢　７．６（長潮）、水温　約１３℃</td></tr>
<tr><td>事故の経過</td><td>船長は、福岡県糸島市福吉漁港付近にある小屋でかきの加工作業を一旦終え、船長が所属する漁業協同組合の組合員（以下単に「組合員」という。）の１人（以下「組合員Ａ」という。）によって令和７年３月８日１２時１０分頃に同漁港の本船の係留地付近にいる姿を目撃された。
組合員Ａは、その後、本船に船長が１人で乗り組み、福吉漁港を出港したのを見た。
（図１　参照）</td></tr>
</table>

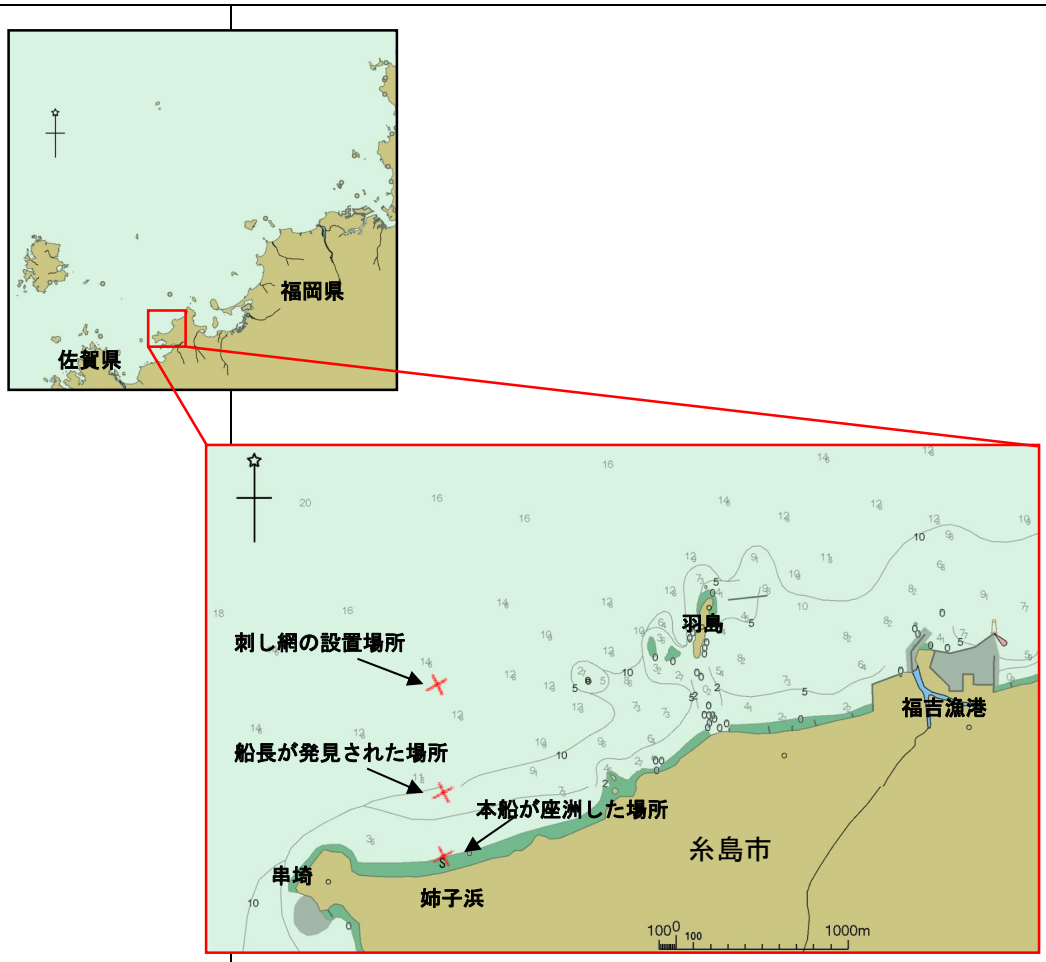

図１　事故発生場所概略図

別の組合員（以下「組合員Ｂ」という。）は、糸島市羽島西方沖で漂泊して操業中の１２時２０分頃、自船の西方沖約４００～５００ｍにおいて、船長が本船から刺し網を海中に入れている姿を見た。その後、１２時３０分頃、本船が約２０ノットの対地速力で南進している状況を見た。

本船は、姉子浜で無人のまま、船外機が運転した状態で座洲しているところを、同浜を通り掛かった人に発見され、同人は、１２時３５分頃、警察署に通報した。（写真３参照）

写真３　姉子浜で座洲している本船
（海上保安庁　提供）

	船長の親族は、本船が姉子浜において座洲しているとの情報を得た組合員から連絡を受け、船長に携帯電話で連絡を試みたが通じなかった。このため、船長の安否を懸念し、水難救済会に捜索を要請するとともに、自身の漁船（以下「僚船Ａ」という。）で船長の捜索に向かった。 船長の親族は、羽島西方沖で船長が設置した刺し網を発見した。船長の親族から連絡を受けた水難救済会所属船（以下「僚船Ｂ」という。）は、ネットローラー（網巻取り装置）を装備していたため、僚船Ａに代わって１４時頃に刺し網を引き揚げた。引き揚げられる前の刺し網は、緩みなく張られており、船長は、同網に絡んでいなかった。 警察署から通報を受けて捜索に当たっていた巡視艇は、１４時３５分頃姉子浜北方沖でうつ伏せ状態で浮遊している船長を発見した。 僚船Ｂは、その後、船長を救助して福吉漁港に入港した。 船長は、救急車によって病院に搬送され、治療を受けたが、３日後の１１日１３時５５分頃、医師によって死亡が確認され、死因が溺死と診断された。
その他の事項	(1)　船長に関する情報 船長は、漁師としての経験が約７年あり、持病もなく健康状態に問題はなかった。 船長は、ふだん、僚船Ａに乗り組み、５月頃から１１月頃まではごち網漁（袋状の網を用いて魚を捕獲する漁）を行い、１２月頃から４月頃まではかき養殖に係る収穫作業を行うなど、漁業に従事していた。 船長は、発見時、ジャンパー、トレーナー、ジーンズ及び靴下を着用していたが、救命胴衣は着用していなかった。 船長は、海中に潜ることが可能であったが、泳ぎが得意ではなかった。 (2)　本船に関する情報 船長は、本船を中古販売で令和３年８月頃に購入した。 本船の喫水は、船首が約０．２ｍ、船尾が船外機の下端で約０．６ｍであった。 船長は、本船をふだん私的に利用し、１１月から４月にかけてかきの収穫の合間に素潜り漁を行い、あわび及びさざえを採取していた。また、刺し網漁については、本事故発生の約１か月前から開始し、これまでに約２回実施して甲いかなどを採取していた。 (3)　本船の発見時に関する情報 本船には、船尾の操船位置にたばこ及びライターが置かれていたものの、携帯電話及び救命胴衣は確認できず、他船との衝突痕

	も認められなかった。 船外機は、チルドダウン（船外機を海中に降ろしている）の状態で前進にクラッチが入ったまま、運転中であった。 船外機は、緊急エンジン停止スイッチ[*1]があったが、同スイッチのクリップ付きコードは船外機に接続されたままであった。 (4) 本船操船時における船長に関する情報 船長は、主に素潜り漁に従事しており、本船に乗船する際には浮力のあるウェットスーツを着用していたものの、ふだんから救命胴衣は着用していなかった。 組合員らは、船長が本船の船尾の操船位置に立ち、本船を急発進又は急加速している状況を度々目撃していた。
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 (1) 船長の死因は、溺死であった。 (2) １２時３０分頃、組合員Ｂによって、船長が、羽島西方沖で刺し網を海中に入れ、本船を南進させているのが目撃された。また、１２時３５分頃、姉子浜を通り掛かった人によって、同浜に無人の状態で座洲した本船が発見された。このことから、船長はこの間に落水したものと考えられる。 (3) 船長は、発見時に救命胴衣を着用していなかった。ふだん本船で素潜り漁に従事する際には浮力のあるウェットスーツを着用していたことから、救命胴衣を着用する習慣がなかったものと考えられる。 (4) 船長は、落水した際、船外機の緊急エンジン停止スイッチのクリップ付きコードを身体に装着していなかったことから、船外機が停止せず、本船が無人で航行を続け、甲板上に上がることができなかったものと考えられる。 (5) 船長は、次のことから、刺し網を設置後、本船を操船中に体勢を崩し、落水したものと考えられるが、目撃者がおらず、落水時の状況を明らかにすることはできなかった。 ① 船長の設置した刺し網が、羽島西方沖で発見された。 ② 本船は、発見時、船尾の操舵位置にたばこ及びライターが置かれており、他船との衝突痕が無かった。
原因	本事故は、本船が、航行中、船長が体勢を崩し、落水したことにより発生したものと考えられる。

[*1] 「緊急エンジン停止スイッチ」とは、船外機のティラーハンドルにプラスチック製のロックプレートが差し込まれており、操船者が、そのロックプレートにつながれたコードを衣服等に装着することで、操船者が落水した場合などにロックプレートが外れ、船外機の運転が停止する装置をいう。

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。 ・小型漁船の船長は、操船時及び甲板作業時には必ず救命胴衣を着用すること。 ・小型漁船の船長は、使用する船外機に緊急エンジン停止スイッチが設置されている場合には、同スイッチのクリップ付きコードを身体に装着すること。