船舶事故調査報告書

令和８年９月３０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	令和７年１１月１６日　１０時５０分頃
発生場所	三重県志摩市安乗埼東方沖 安乗埼灯台から真方位０８７°３．６海里（M）付近 （概位　北緯３４°２２．１′、東経１３６°５８．８′）
事故の概要	漁船佐七丸が航行中、乗組員１人が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和７年１２月１日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
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　佐七丸、６．４１トン ＭＥ２－４３０２（漁船登録番号）、個人所有 １０．７７ｍ（Lr）×２．７０ｍ×０．９０ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、３３０kW（動力漁船登録票による）、昭和５７年２月２７日 （写真１　参照）

（船首側）

（船尾側）

写真１　本船

乗組員等に関する情報	船長　３６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　令和元年１０月３日 免許証交付日　令和４年８月１９日 （令和９年８月１８日まで有効） 乗組員Ａ　６６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　平成１４年５月２３日 免許証交付日　令和３年１０月１４日 （令和９年５月２２日まで有効）
死傷者等	死亡　１人（乗組員Ａ）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北西、風力　２～３、視界　良好 海象：うねり　波向南、波高約１ｍ、水温　約１９℃
事故の経過	本船は、船長及び乗組員Ａが乗り組み、ふぐはえ縄漁を行う目的で、令和７年１１月１６日０４時５０分頃、安乗埼東方沖の漁場に向け、三重県鳥羽市石鏡（いじか）漁港を出航した。 本船は、前記漁場に到着後、船長が‘はえ縄の投縄’（以下「投縄」という。）を行い、その後、‘はえ縄の仕掛けを引き揚げる作業’（以下「揚縄作業」という。）を行っていたところ、１０時４０分頃、縄の一部に損傷があることに気付いた。 船長は、縄の流出を防ごうと揚縄作業を‘投縄を開始した場所’（以下「投縄開始場所」という。）に戻って行うこととした。 船長は、できるだけ早く投縄開始場所へ戻ろうと思い、主機を全速力にかけて１５～１６ノットの対地速力とし、手動操舵によって本船を東北東進させた。 乗組員Ａは、投縄開始場所までの航行中、左舷側の暴露甲板上で、救命胴衣を着用せずに機関室の囲壁にもたれて立った状態で待機していた。（写真２参照） 写真２　乗組員Ａの姿勢（再現） 本船は、航行中、南方から波高約１ｍのうねりを受けて軽微な横揺れを繰り返す中、１０時５０分頃、大きなうねりを右舷側に受け、突然、左舷側に大きく傾斜した。 船長は、傾斜時に姿勢を維持するため右手で舵輪を、左手で機関操

	縦レバーを持って足元を踏ん張る必要があったが、甲板上の漁具の移動及び波の打ち込みは認められなかったので、そのまま航行を継続した。 　船長は、１１時頃、投縄開始場所付近に到着し、船尾方を振り返ったところ、甲板上に乗組員Ａの姿が見えないことに気付き、機関室等の船内を捜したものの発見できなかった。 　船長は、左舷側への傾斜時に乗組員Ａが落水したと思い、携帯電話で周囲にいた仲間の船に乗組員Ａがいないこと、落水したかもしれないことを伝え、乗組員Ａの捜索を依頼するとともに所属する漁業協同組合に海上保安庁へ通報するよう依頼した。 　捜索の要請を受けた漁船１隻（以下「僚船」という。）の船長は、１１時０５分頃、安乗埼東方沖の海上において浮いている乗組員Ａを認め、自船の甲板上に引き上げた。 　僚船の船長は、乗組員Ａが意識のない状態であったので、自船の乗組員に乗組員Ａの心肺蘇生を行わせながら、最寄りの志摩市安乗漁港に向かった。 　乗組員Ａは、安乗漁港に到着後、救急車で志摩市内の病院に搬送され、１２時３９分頃、医師によって死亡が確認され、次のとおり検案された。 　死亡時刻：１１月１６日１１時００分 　直接死因：溺水 （図１　参照） 図１　事故発生経過概略図
その他の事項	(1)　船長の乗船経験等 ①　経験 　船長は、本船に約４年前から乗り組み、１年間、甲板員として経験を積んだ後、船長職を務めていた乗組員Ａと交替する形

で船長となった。

② 乗組員Ａとの関係性

船長は、本船の船長職をとっていたものの、時折、乗組員Ａから漁法等の助言を受けながら操業を行っていた。

船長は、乗組員Ａに対し、これまでに救命胴衣を着用するように口頭で促していたものの、作業等の妨げになるとの理由で乗組員Ａが着用する機会は少なかった。

(2) 乗組員Ａの乗船経験等

① 経験等

本船での船長経験が約２０年間あり、(1)で記載したとおり、船長職を交替した後も、引き続き乗組員として本船に乗船していた。

乗組員Ａは、ふだん漁場への移動時などの航行中、本事故当時と同じ場所及び姿勢で待機することが多かった。

② 本事故発生時の救命胴衣の着用状況、服装等

服　　装	雨合羽（がっぱ）の上下を着用し、長靴を履いていた。
救命胴衣	着用していなかった。
健康状態	加齢による体力の衰えはあったが、甲板上の作業に支障はなかった。

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、船長が乗組員Ａに救命胴衣を着用させる必要があった。

(3) 左舷甲板の状況

左舷中央部には、幅約７０㎝の通路を挟み、左側に甲板上からの高さ約５５㎝ のブルワーク[*1]、右側に甲板上からの高さ約９１㎝の機関室の囲壁が設けられていた。

操舵室内の船長が操船していた位置から、後方を振り返ると操舵室後面の窓ガラスを通して暴露甲板上の乗組員Ａの姿を確認することができた。

（図２　参照）

[*1] 「ブルワーク」とは、暴露甲板の舷側に沿って設けられた波よけの側壁をいう。

図２　左舷甲板の状況

分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	あり
判明した事項の解析	(1)　乗組員Ａの直接死因は溺水であった。 (2)　事故発生に関する解析 ①　乗組員Ａは、ふだんから移動待機中に左舷側の暴露甲板上において機関室の囲壁にもたれた姿勢をとることが多く、本事故当時、投縄開始場所までの航行中も同様の場所で同様の姿勢をとっていたことから、船体動揺によって不安定な姿勢となっていたものと考えられる。 ②　乗組員Ａは、機関室の囲壁にもたれた姿勢で待機中、本船が南方からのうねりを待機場所とは反対の右舷側に受けたことから、目視でうねりを確認できず、不意の船体動揺に対処できない状況であったものと考えられる。 ③　乗組員Ａは、本船が左舷側に大きく傾斜した際、①の状況から体勢を崩したものと考えられる。 ④　①～③から、本船は、航行中、乗組員Ａが落水したものと考えられる。 (3)　救助の状況 ①　船長は、前記(2)③の傾斜発生時、甲板上の漁具の移動等がない程度の傾斜であったことから、航行を継続し、直ちに乗組員Ａの所在及び安全状況を確認しなかったことから、乗組員Ａの落水に気付かず、速やかに救助活動を行うことができなかったものと考えられる。 ②　乗組員Ａは、救命胴衣を着用しないまま落水し、僚船によっ

	て救助されるまでに約１５分が経過していたことから、溺水したものと考えられる。 (4)　救命胴衣の着用状況 乗組員Ａは、本事故当時、船上において救命胴衣を着用していなかった。乗組員Ａは、救命胴衣が作業の支障になると考えていたことから、ふだんから着用する習慣がほとんどなかったものと考えられる。 船長は、乗組員Ａに対してふだんから救命胴衣の着用を促していたものの、乗組員Ａが自身より年長であり、また、船上において漁法等の指導を受ける立場にあったことから、救命胴衣の着用を強く指導するには至らなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、安乗埼東方沖を航行中、うねりを受けて左舷側に大きく傾斜した際、乗組員Ａが、救命胴衣を着用しないまま体勢を崩して落水したため、溺水したことにより発生したものと考えられる。
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。 ・小型漁船の乗船者は、航行中、急な船体動揺に備え、舷側の暴露甲板上等の落水のおそれのある場所を避け、安全な場所で待機するとともに、舷側付近で構造物にもたれる等不安定な姿勢をとることを避け、安定した姿勢をとること。また、船長は、乗船者に対し、落水のおそれが少ない場所に移動してとどまるよう指導すること。 ・小型漁船の乗船者は、暴露甲板上では救命胴衣を着用すること。また、船長は、乗船者に対し、救命胴衣を確実に着用するよう指導すること。 ・小型船舶の船長は、航行中に大きな船体動揺が発生した場合、速やかに乗船者の所在や安全状況を確認すること。