

船舶事故調査報告書

令和8年3月11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5月4日 05時頃～07時10分頃の間）（医師による死亡の判断が下された時刻：09時10分頃）
発生場所	不明（広島県呉市大崎下島南東方沖）
事故の概要	漁船胡子丸が漂泊中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和7年6月19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 胡子丸、0.4トン HS3-38315（漁船登録番号）、個人所有 5.09m (Lr) × 1.41m × 0.54m、FRP ガソリン機関（船外機）、14.7kW（漁船原簿による）、平成15年6月
乗組員等に関する情報	船長 75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49年9月30日 免許証交付日 令和4年11月28日 (令和10年9月9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、視界 良好 船長発見場所（後述）の西方約5.8海里（M）に位置する呉市蒲刈気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

時刻	項目 气温 (°C)	風向・風速			
		平均		最大瞬間	
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)
03:00	14.9	西北西	2.0	西北西	4.6
04:00	13.2	北北西	1.2	北西	2.5
05:00	12.0	北東	1.5	東北東	2.4
05:30	11.4	北西	1.7	西北西	3.6
06:00	12.0	西北西	1.1	西	2.2
06:30	13.1	西北西	1.7	西	2.7
07:00	14.1	西	1.8	西北西	3.1
07:30	14.7	西	2.7	西	4.9
08:00	15.1	西	2.7	西	4.6

海象：海上 平穩、水温 約 15°C（安芸灘）

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、令和7年5月4日05時頃、呉市^{ゆたか}豊町の船だまり（以下「本船係留場所」という。）を出航した。

広島県^{さか}坂町^{よこはま}坂横濱漁港を遊漁の目的で出航して航行中の遊漁船（以下「A船」という。）の船長（以下「発見者」という。）は、愛媛県^{いまぼり}今治市^{おかむら}岡村島方面の釣り場に向かおうと大崎下島東南東方沖を航行していたところ、06時50分頃、オレンジ色の固型式救命胴衣（以下「本件救命胴衣」という。）が漂流しているのを視認した。

発見者は、不思議に思いながらも、他の船舶が本件救命胴衣を落としたのではないかと思い、釣り客8人を乗船させて釣り場に向かう途中であったので、そのまま航行を続けていたところ、07時00分頃、岡村島^{かんのん}観音崎南西方沖において、無人の状態に漂流している本船を発見した。

発見者は、本船に接近して様子を確認したところ、船内は無人であり、本船船上に漁具が積まれていたが海面には漁具は見当たらず、また、船外機が停止した状態であることが分かった。

発見者は、本船の状況から、10分ほど前に視認した本件救命胴衣は単なる遺失物ではなかったのかもしれないと思い、急いで本件救命胴衣が漂流していた海域に戻り周囲を捜索したところ、07時10分頃、本船発見場所から西南西方約1,000m付近の海域に漂流していた本件救命胴衣を再び発見した。

漂流していた本件救命胴衣は、海面上に両肩の部分が出ている状態であった。発見者が本件救命胴衣に接近して胸元を覗き込んだところ、頭頂部のみを海面上に出している船長を発見した。

（図1 参照）

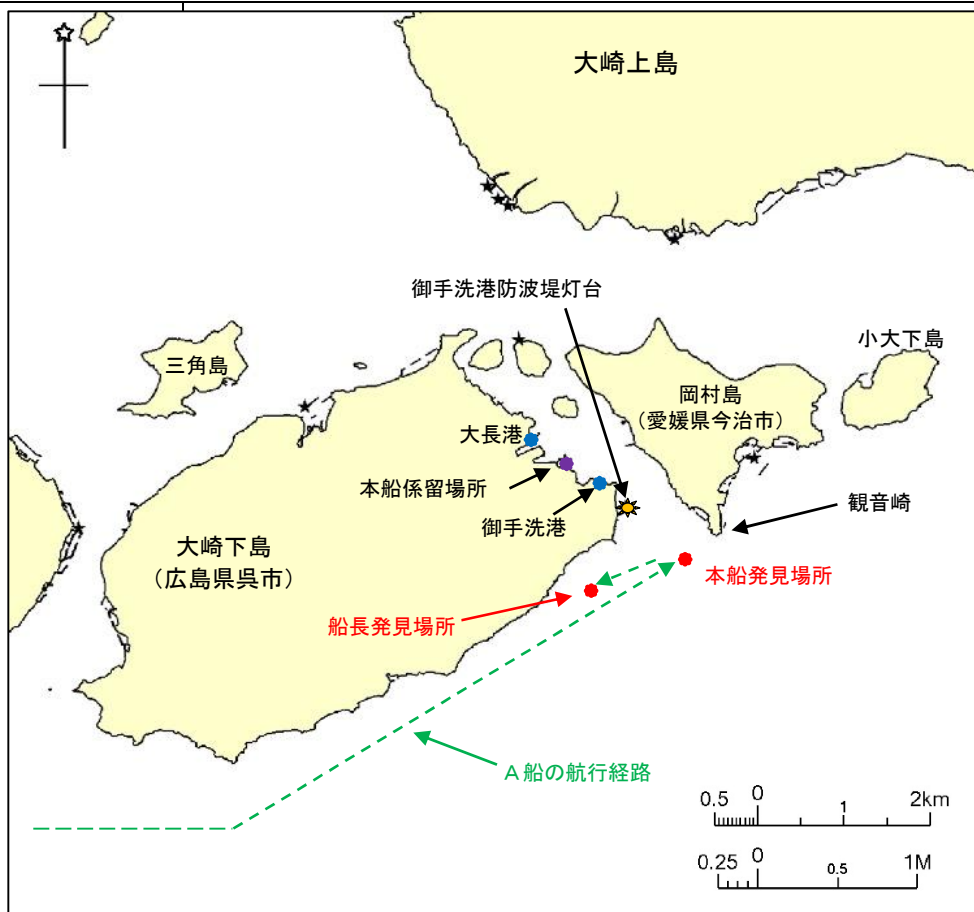


図1 本船及び船長の発見場所概略図

発見者は、A船の乗船者と協力して船長をA船の船上に引き揚げ、A船の乗船者に119番及び118番通報と救急車の要請を依頼した。

発見者は、A船の乗船者に心臓マッサージの実施を依頼し、自身はA船を操船して大崎下島御手洗港に向かった。

A船の乗船者は、御手洗港の棧橋に到着した後も、船長への心臓マッサージを交代で実施した。

船長は、119番通報を受けて到着した救急隊員に引き渡され、呉市内の病院に搬送され、09時10分頃、医師によって次のとおり検案された。

医師による死亡の判断が下された時刻：09時10分頃

直接の死因：溺水

本船は、本事故後、海上保安庁の巡視艇によって大崎下島の^{おおちよう}大長港まで運ばれ、その後、廃船処理された。

その他の事項

(1) 船長等に関する情報

発見者及び船長の家族によれば、次のとおりであった。

- ・船長は、発見時、立位^{りつゐ}（人が立った姿勢）に近い姿勢であり、胴体及び四肢は海面下にあった。
- ・船長は、発見時、本件救命胴衣のほか、長袖シャツ、長ズボ

	<p>ンを着用していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、漁師として約50年の経験があり、約20年前から本船を所有し、ふだんから、本事故発生海域を含む、大崎下島の周辺付近で刺し網漁を行っていた。 ・船長の操業形態は、深夜01時頃に本船係留場所を出航して漁場に向かい、刺し網を仕掛けた上で一旦帰航し、05時頃に再び出航して漁場にて刺し網を揚収し、昼前には帰航していた。 ・船長は、^{けい}頸椎や膝の手術を複数回受けたことがあり、ふだんから、脚部の踏ん張りが効きづらい様子であった。 ・船長は、ふだんから本件救命胴衣を着用していた。 ・本件救命胴衣のサイズや型式は、本件救命胴衣が本事故後に廃棄されており、不明であった。 ・船長の携帯電話は、非防水型であり、船内に残されていた。 <p>本船係留場所付近の住民は、船長とは知人関係にあり、ふだんから本船の船外機の始動音から船長が出航することを把握しており、本事故当日もその音を聞いていたので、本船のおおむねの出航時刻を認識していた。</p> <p>(2) 本船の状況に関する情報</p> <p>発見者及び船長の家族によれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本船が発見された際、船上には刺し網漁に用いる漁具が積まれており、船体に損傷は認められなかった。 ・本船には、縄ばしごは備え付けられていなかった。 ・船外機には、緊急エンジン停止コード^{*1}が取り付けられた状態で残されていた。 <p>(3) 固型式救命胴衣の着用に関する情報</p> <p>海上保安庁が事故防止のための情報を取りまとめて発信しているウォーターセーフティガイド^{*2}によれば、救命胴衣を着用する際の主な情報は次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・購入時には自身の体にあった救命胴衣を選ぶこと。 ・救命胴衣を着用する際は、落水時や波浪、流れ等で脱げることがないように、胴部のファスナー、肩ベルト及び股ベルトをしっかりと締めて着用すること。 ・季節で着用する衣服の厚みは変化するので、その都度、救命胴衣のベルトの締具等で調整すること。 ・救命胴衣のポケットに物を入れすぎると浮力性能に影響が出
--	---

*1 「緊急エンジン停止コード」とは、操縦者の落水時にエンジンを強制的に停止させるために、一端に船体に差し込むプレートなどが付き、他端に操縦者の衣服や腕などに付けるフックやリストバンドが付いたコードのことをいう。

*2 海上保安庁ウォーターセーフティガイド「釣りの安全情報>1. ライフジャケット」
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/fishing/31_life/index.html

	<p>るので注意すること。</p> <p>また、ウォーターセーフティガイドでは、固型式救命胴衣のベルトがゆるい状態で落水した状況を再現している。(写真1参照)</p>  <p>写真1 ベルトがゆるい状態で落水した状況 (ウォーターセーフティガイドから)</p> <p>(4) 小型漁船における死傷等事故の傾向及び縄ばしごを使用した実験等</p> <p>運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト^{*3}によれば、小型漁船における漁ろう中の死傷等事故は、落水によるものが約60%を占めている。</p> <p>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！」と題する資料^{*4}を発行し、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、小型漁船への固定は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。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>船長は、次のことから、05時頃に本船係留場所を出航したものと考えられる。</p> <p>(1) 本船係留場所付近の住民が、本船の船外機の始動音を05時頃に聞いた。</p> <p>(2) 船長は、ふだんから、刺し網を仕掛けた上で一旦帰航し、05時頃に再び出航して漁場に向かっていた。</p> <p>船長は、05時頃に本船係留場所を出航後、07時10分頃に大崎下島南東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</p>

^{*3} 運輸安全委員会ダイジェスト第16号「小型漁船における漁ろう活動中の死傷等事故の防止に向けて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No16/No16_pdf/jtsbdi-16_all.pdf

^{*4} <https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/02sendai/20201027sdanalysis.pdf>

	<p>間において落水して溺水したものと考えられる。</p> <p>本船が発見された際、船外機は停止していたことから、船長は本船の漂流中に落水したものと考えられる。</p> <p>本船発見時、刺し網漁の道具が本船内に残されており、キルスイッチコードが取り付けられた状態で停止していたことから、船長は、漂流した状態の船上で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> <p>本件救命胴衣のベルトが緩かったことで、船長は、落水後、体が本件救命胴衣からずり下がった可能性があると考えられるが、本件救命胴衣は本事故後、廃棄されており、船長の体がずり下がるに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船に縄ばしごや固定ばしごが装備されていた場合、船長が次の行動や体勢をとることができ、海水に体が浸かる時間や範囲を少なくし、また、海面上に顔を出す体勢で、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。</p> <ol style="list-style-type: none"> (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に掴まり、海面上に顔を出す。
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が大崎下島南東方沖付近において漂流中、船長が落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、乗船中、甲板上の移動や船体の動揺によって体勢を崩して落水することがないように十分に注意すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上において救命胴衣を着用する際、落水時等にずれたり脱げたりすることがないように正しく着用すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、緊急時の連絡手段を確保するために、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を身に付けておくこと。 ・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、落水時の復帰手段として縄ばしごや固定ばしごを船体に設置しておくことが望ましい。