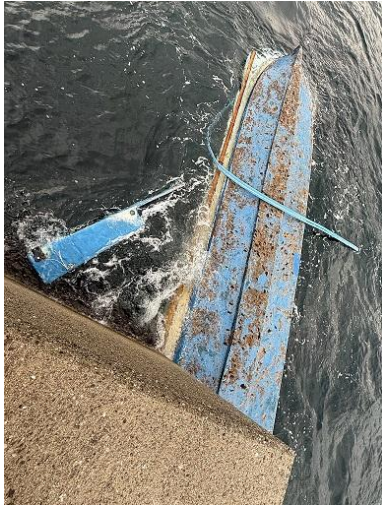


船舶事故調査報告書

令和8年4月15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11月27日 07時28分頃～07時45分頃の間）
発生場所	不明（島根県隠岐 ^{おき} の島町所在の赤崎南南西方沖）
事故の概要	漁船大安丸 ^{たいあん} の船長は、刺し網漁の操業中、落水して溺死した。
事故調査の経過	令和7年12月12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 大安丸、0.6トン SN3-18227（漁船登録番号）、個人所有 6.30m（Lr）×1.42m×0.70m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、平成3年7月29日
乗組員等に関する情報	船長 77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54年7月20日 免許証交付日 令和4年7月26日 （令和10年4月27日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船外機に濡損、舵板の脱落等（写真1参照）  写真1 転覆した本船（海上保安庁提供）

気象・海象

気象：天気 曇り、視界 良好

本船発見場所の東方約3.9kmにある西郷岬地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

項目 時刻	気温 (°C)	風向・風速			
		平均		最大瞬間	
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)
05:30	13.5	南	7.4	南	10.3
06:00	13.6	南	8.8	南	13.4
06:30	13.8	南	9.3	南	13.9
07:00	13.7	南	9.3	南	12.3
07:30	13.8	南	7.7	南南東	11.8
08:00	13.9	南	8.4	南	11.3

本船を発見し、船長の救助活動を行ったまき網漁業漁船（以下「漁船A」という。）の船長（以下「船長A」という。）は、救助活動時、付近に白波が立っていたのを見た。

気象庁ウェブサイトの日別海面水温によれば、隠岐諸島付近の海面水温は、約19.6℃であった。

日出時刻：06時55分頃

松江地方気象台の発表内容は、次のとおりであった。

(1) 天気予報

隠岐

11月27日05時

南の風 後 西の風 強く 晴れ 後 曇り

波1.5m 後 4m

(2) 注意報

11月27日04時32分発表

隠岐の島町 強風注意報、波浪注意報

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、令和7年11月27日06時頃から06時30分頃の間、隠岐の島町かま加茂漁港を出航したことを船長が所属する漁業協同組合（以下「漁協」という。）の組合員に目撃されていた。

操業を終えて加茂漁港に帰航中の漁船Aの船長Aは、07時28分頃、乗組員から、隠岐加茂港沖防波堤灯台が設置された防波堤の南側で、転覆した本船にしがみついている船長を発見したことを聞いた。

(図1参照)

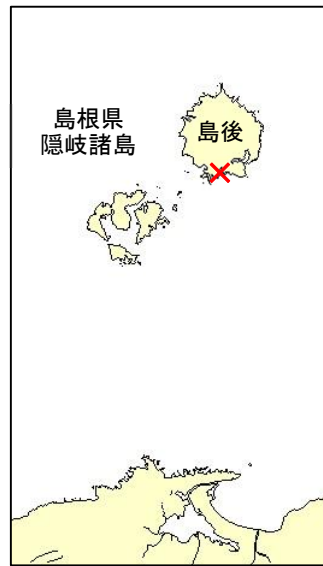


図1 事故発生場所概略図

(右図は国土地理院ウェブサイトの地理院地図(写真)を使用)

船長Aは、漁船Aが大きく救助が難しいので小さな船外機船で救助したほうがよいと思い、携帯電話で同僚に連絡した。その後、船外機船が到着しないため、船長A等は漁船Aからロープを結んだ救命浮環を船長に向かって投げ入れた。

船長Aは、船長が救命浮環を掴んだものの、その後、07時45分頃、海中に沈んだのを見た。

船長Aは07時48分頃に118番通報し、漁船Aは巡視船が到着するまで本船付近で待機した。

船長は、巡視船、回転翼航空機及び島根県水難救済会所属船9隻によって捜索された。

船長は、翌日09時10分頃、海上保安庁の潜水士によって本船付近の海中で発見、救助されたものの、消防によって不搬送と判断さ

	<p>れ、その後医師によって次のとおり検案された。</p> <p>死亡推定時刻：27日07時45分頃</p> <p>直接死因：溺死（発症から死亡までの期間：直後）</p> <p>本船は、漁協組合員によって加茂漁港にえい航された。</p>
その他の事項	<p>(1) 船長の操業状況等</p> <p>漁協担当者によれば、次のとおりであった。</p> <p>船長は雑魚固定式刺し網漁に従事していた。</p> <p>操業は前日の夕方に網を設置し、翌朝の日出頃から揚収に向かう。</p> <p>11月27日は本船を除く漁協所属の刺し網漁の漁船は出漁していなかった。</p> <p>(2) 船長の漁業経験</p> <p>漁協担当者によれば、船長は約60年の漁業経験があった。</p> <p>(3) 本船発見時の状況</p> <p>漁協担当者によれば、次のとおりであった。</p> <p>本船は、海中に設置された刺し網が揚網ローラーに一部巻き取られた状態のまま、発見場所にとどまっていた。</p> <p>防波堤との接触で生じたと思われる船体の擦過傷のほか、本事故後の上架作業時の揚網ローラー及び航海灯の損傷が認められた。</p> <p>(4) 船長の服装等</p> <p>船長は、救助された際、合羽^{かっぱ}の上下を着用しており、携帯電話は携帯していなかった。</p> <p>(5) 救命胴衣の着用</p> <p>船長は、救助された際、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>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号の規定に基づき、暴露甲板上においては救命胴衣を着用する必要があった。</p> <p>漁協担当者によれば、漁協は組合員に対し、救命胴衣を着用するよう指導していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>あり</p> <p>(1) 船長の直接死因は溺死で、発症から死亡までの期間は直後であった。</p> <p>(2) 船長は、次のことから、06時頃から07時28分頃までの間に本船から落水し、07時28分頃から07時45分までの間に溺死したものと考えられる。</p>

	<p>① 船長は、本船に1人で乗り組み、06時頃から06時30分頃の間、加茂漁港を出航したところを漁協組合員に目撃されたこと。</p> <p>② 船長は、07時28分頃、赤崎南南西方沖において、転覆した本船にしがみついているところを発見され、投げ入れられた救命浮環を掴んだものの、その後、07時45分頃、海中に沈んだことを目撃されたこと。</p> <p>(3) 本船は、次のことから、刺し網の揚収作業中に転覆したものと考えられる。</p> <p>① 本船が発見された際、海中に設置された刺し網が揚網ローラーに一部巻き取られた状態のまま、発見場所にとどまっていたこと。</p> <p>② 船体に衝突や乗揚によるものと思われる損傷が認められなかったこと。</p> <p>③ 本事故当時、最大瞬間風速が約10mを超える南寄りの風があり、船長の救助活動時には白波が立っていたこと。</p> <p>(4) (2)～(3)から、船長は、刺し網の揚収作業中、本船から落水して溺水したものと考えられる。</p> <p>船長は、転覆した本船にしがみついているところを発見されたが、本船が転覆した後に船長が落水したのか、船長が落水した後に本船が転覆したのかは、目撃者がおらず、船長が死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、暴露甲板上においては救命胴衣を着用する必要があったものの、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、携帯電話を携行していなかったことから、自ら救助を要請することができず、転覆した本船にしがみついて救助を待っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、最大瞬間風速が約10mを超える南寄りの風が吹く状況下、赤崎南南西方沖で刺し網の揚収作業中、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"> ・ 小型漁船の船長は、気象及び海象の悪化に関する注意報等が発表されるなど、転覆のおそれや船体動揺によって落水するおそれがある場合には出航しないこと。 ・ 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。 ・ 小型漁船に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携行し、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。