

船舶事故調査報告書

令和7年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚（1件目の事故） 乗揚（2件目の事故）
発生日時	令和6年2月10日 13時30分ごろ（1件目の事故） 令和6年2月10日 14時30分ごろ（2件目の事故）
発生場所	岡山県瀬戸内市無崎 ^{かぶら} 東方沖 （1件目及び2件目の事故） 上筏 ^{かみいかだ} 灯標から真方位233° 1,050m付近 （概位 北緯34°37.9′ 東経134°11.6′）
事故の概要	（1件目の事故） 漁船幸修丸 ^{こうしゅう} は、えい網中、浅所に乗り揚げた。 （2件目の事故） 漁船修宝丸 ^{しゅうほう} は、乗り揚げた幸修丸を救援中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月27日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 幸修丸、4.99トン OY3-17803（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 修宝丸、4.90トン OY3-16009（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	（1件目の事故） A 船底外板に擦過傷、舵板に欠損 （2件目の事故） B 船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：岡山地方気象台における本事故当日の天候は晴れであった。 また、観測値は、表1のとおりであった。

表 1 観測値

時刻	風向・風速			
	平均		最大瞬間	
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
08:00	0.5	西北西	0.9	東南東
09:00	0.8	北西	1.4	北北西
10:00	0.9	南南西	2.1	南西
11:00	2.0	南西	3.0	南西
12:00	3.2	西南西	6.2	南西
13:00	5.0	西南西	10.2	西南西
14:00	7.1	西南西	10.1	西南西
15:00	7.0	西	10.9	西

視界 良好

海象：波高 約 1 m、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東流

瀬戸内海には、2月10日05時30分に海上風警報（最大風速 15m/s）が発表され、継続中であった。

事故の経過

（1件目の事故）

A船は、船長Aが1人で乗り組み、ナマコこぎ網漁業を行う目的で投網後、約3ノットの対地速力で北進を開始した際、引いていた網が海底に引っ掛かった。

船長Aが、ネットローラーを用いてえい索を巻き揚げたところ、網は、海底から外れて巻き揚げたものの、その網が回転中のプロペラに絡まってA船が航行できなくなった。

船長Aは投錨して網を外す作業を行おうとしたが、A船は、下筏礁北方の浅所（以下「本件浅所」という。）付近でえい網していたので、船長Aが投錨する間もなく、風浪に圧流されるまま本件浅所に船首を北方に向けた状態で乗り揚げた。

船長Aは、自身と同じ漁業協同組合（以下「漁協」という。）に所属する船長Bに救援を要請した。

（2件目の事故）

B船は、連絡を受けた船長Bが1人で乗り組み、本件浅所に向かった。

B船が本件浅所付近に到着したとき、海面は白波が立っており、かなり荒れた状態であった。

船長Bは、A船の西側から、B船の船首を東方に向けた状態で接近し、A船の船尾とB船の船首をえい航索で結び、A船を船尾方に引き出そうとしたが、A船は動かなかった。

船長Bは、A船を船首方から引き出そうと思い、B船をA船の船首側に移動させ、両船の船首をえい航索で結び付けた。B船は、A船を

船首方に引き出そうとしていたところ、強い西風を受けて大きく傾斜するとともに圧流されて本件浅所に乗り揚げた。

船長Bは、同じ漁協所属の僚船2隻に救援要請の連絡をし、船長A及び船長Bは、救援に来た僚船に救助された。

A船及びB船は、当日、離礁できなかったが、翌日、僚船にえい航されて港に戻った。

A船が出港した09時00分ごろは、強い風が吹いておらず、B船が救助に向かった13時30分ごろは、風が徐々に強くなっていったものの、圧流されるほどの強い風は吹いていなかった。

A船及びB船の喫水は、共に不詳であった。

船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。

船長A及び船長Bは、海上保安庁に事故の通報を行わなかった。

(図1 参照)

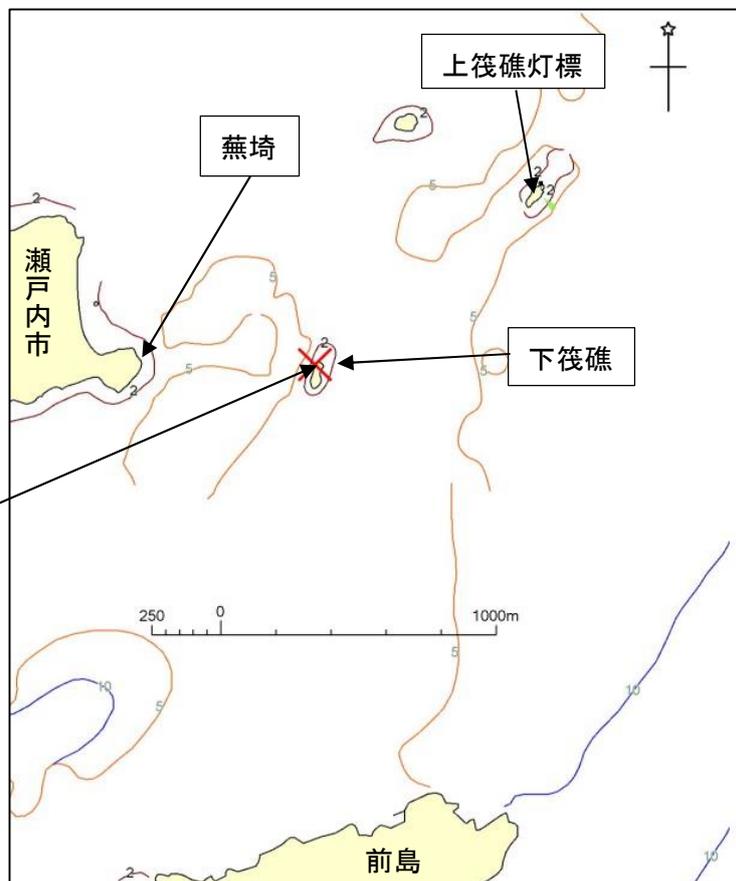


図1 事故発生場所概略図

事故発生場所

1件目の事故

(令和6年2月10日
13時30分ごろ発生)

2件目の事故

(令和6年2月10日
14時30分ごろ発生)

分析

(1件目の事故)

A船は、本件浅所付近において海上風警報が継続する状況下でえい網していたことから、網が海底に引っ掛かり、揚網中に網が回転中のプロペラに絡まって航行できなくなった際、風浪の影響を受けて東方に圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

(2件目の事故)

B船は、海上風警報が継続する状況下、船長Bが、本件浅所付近

	<p>で、A船を救援していたことから、強い西風を受けて圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、圧流されるほどの風が吹くとは思わなかったことから、本件浅所付近でA船を救援したものと考えられる。</p>
原因	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、A船が、本件浅所付近において海上風警報が継続する状況下でえい網したため、網が海底に引っ掛かり、揚網中に網が回転中のプロペラに絡まって航行できなくなった際、風浪の影響を受けて東方に圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、B船が、本件浅所付近において海上風警報が継続する状況下で救援活動を行っていたものであり、強い西風を受けて圧流され、本件浅所に乗り揚げ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、事前に気象情報を入手し、海上風警報等が発表される等強い風が吹き、風の影響で浅所への乗揚などが予想される場合、操業や出港を見合わせることを望ましい。 ・ 事故を起こした船長及びその事実を知った他の船長は、海上保安庁に事故発生の通報を行うこと。