

船舶事故調査報告書

令和7年12月17日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年12月4日 06時47分頃
発生場所	愛媛県松山市梅ノ子島北岸にある梅ノ子鼻の東岸 野惣那港北防波堤灯台から真方位257°1,360m付近 (概位 北緯33°58.3′ 東経132°40.4′)
事故の概要	漁船光丸は、刺し網を揚網作業中、風浪に圧流され、磯に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年12月6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	漁船 光丸、0.4トン
船舶番号、船舶所有者等	E H 3 - 2 4 6 6 1 (漁船登録番号)、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	軽傷 1人(船長)
損傷	中央部船底外板に亀裂、船底外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約1.0m、上げ潮の中央期 気象庁ウェブサイトの日別海面水温によれば、梅ノ子島付近の海面水温は、約19℃であった。 日出時刻：06時59分、常用薄明開始時刻：06時32分
事故の経過	本船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、松山市睦月島北東部の梅ノ子島の沖合に仕掛けた刺し網を回収する目的で同市睦月港を出港した。 刺し網は、梅ノ子鼻の北岸から東岸に沿って島岸から約5m沖合に仕掛けられていた。 船長は、風浪が本船を島岸に圧流する向きであったが、波高がそれほど高くないと感じたので、梅ノ子鼻の東岸沖合の刺し網の南端から揚網作業を行うこととした。 本船は、船首を西方に向けて漂泊し、船長及び乗組員が右舷中央付近で刺し網を手で引き揚げていたところ、船長が右舷船尾方から高速艇の航走波が接近するのを認め、波が高くなり、波高約1.5mの波(船長の目測)を受けて南西方に圧流され始めた。 船長は、島岸への乗揚が避けられないと判断し、船外機が損傷しないように船外機を上げて、刺し網をナイフで切断した。 本船は、南西方に圧流され、船首が北西に向いた状態で梅ノ子鼻の東岸の磯(以下「本件磯」という。)に乗り揚げた。(図1参照)

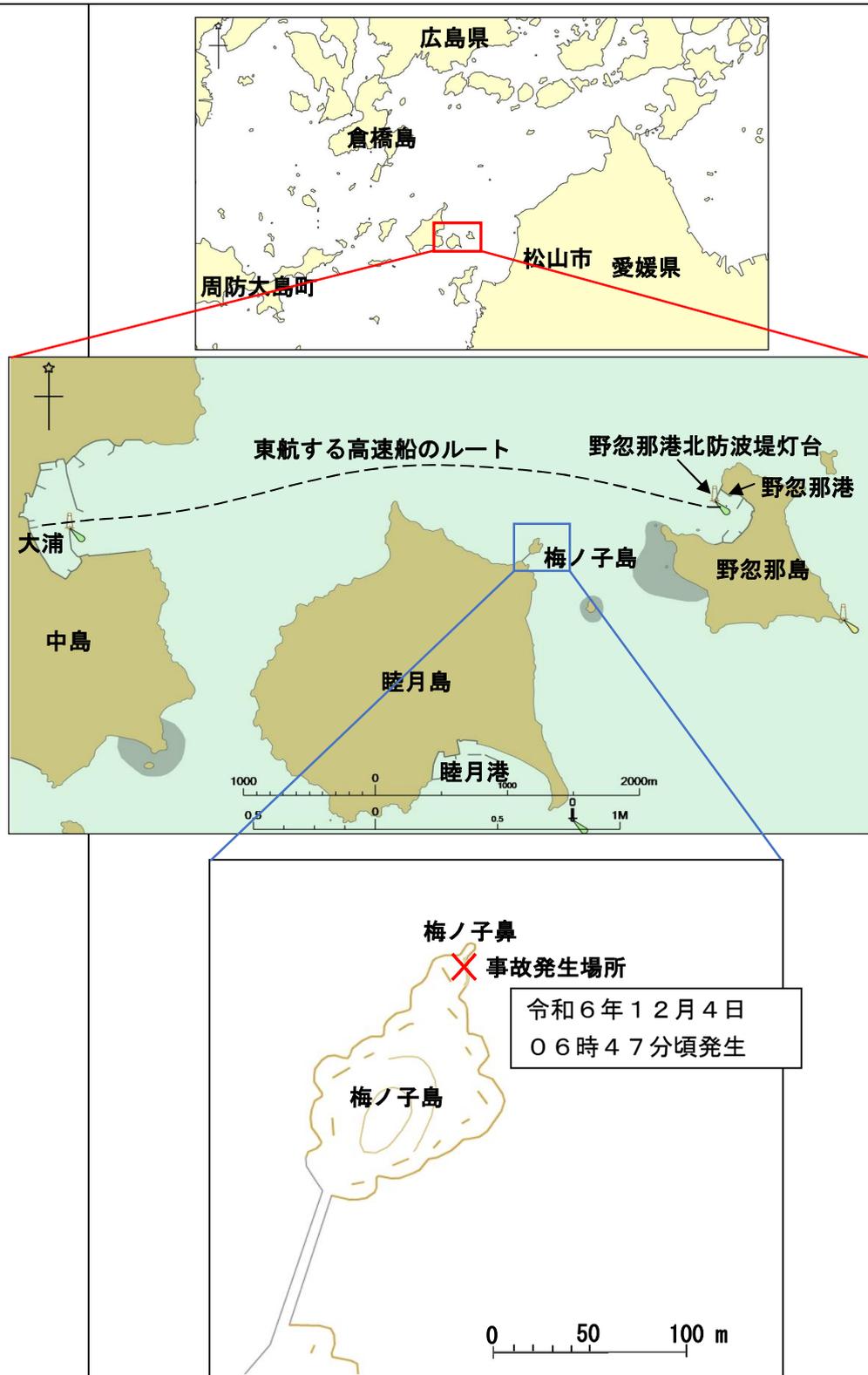


図1 事故発生場所概略図

船長及び乗組員は、島岸の岩場に移り、潮が満ちて本船が本件磯から離れるのを待った。

船長は、本船が本件磯から離れ始めたので、乗組員を本船に乗り込ませ、本船を沖側に押した。

船長は、本船に乗り込もうとしたが、自力で這い上がって本船に乗

	<p>り込むことができず、船尾舷縁に^{つか}掴まった状態となり、本船は、船首を北方に向けて南方に流され始めた。</p> <p>船長は、乗組員に船外機を下ろすよう指示したが、乗組員は、船外機を下ろすことができなかった。</p> <p>乗組員は、船長の体を掴んだまま、携帯電話で本事故の発生を知人に連絡し、知人は、消防団に救助を要請した。</p> <p>船長及び乗組員は、来援した消防団が手配した船舶により救助され、本船は、来援した知人の船舶によりえい航され、睦月港に帰港した。</p> <p>船長は、事故発生から救助されるまで約2時間、海中に^{ひた}浸かっていたので、低体温症となった。</p> <p>船長は、松山市の病院に搬送され、低体温症、気管支肺炎等と診断された。</p> <p>本船の喫水は、船首及び船尾共に約0.5mであった。</p> <p>本船の刺し網は、長さ約500m、高さ約1.2mであった。</p> <p>船長は、ふだんから刺し網を島岸から約5～6m沖合の水深約10mの海域に仕掛けていた。</p> <p>船長は、本事故時、ふだんとほぼ同じ距離の沖合で刺し網を入れており、ふだんどおりに回収作業を開始した。</p> <p>船長は、松山市大浦^{おおうら}から同市野忽那港へ東航する高速船が本事故発生場所から北方沖500m付近を航行した際に生じた航走波が風浪に重なることで、本船が通常よりも高くなった波を本事故の直前に受けたのを認めた。</p> <p>船長及び乗組員は、本事故時、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、刺し網の回収作業中、風浪を右舷船尾方から受ける状況下、船長が、接近する通航船の航走波を認めたものの、岩場に打ち寄せられる風浪及び同航走波を考慮せずに揚網作業を続けたことから、通常よりも高い波を右舷船尾方から受けて、南西方に圧流され、本件磯に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、波を右舷船尾方に受けていたものの、波が高くないと感じており、ふだんどおりに回収作業を開始したことから、岩場に打ち寄せられる風浪及び通航船の航走波を考慮していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に乗り込もうとしたものの、自力で這い上がって本船に乗り込むことができなかったことから、長時間海中に浸かり、低体温症となったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、刺し網の回収作業中、風浪を右舷船尾方から受ける状況下、船長が、岩場に打ち寄せられる風浪及び通航船の航走波を考慮せずに揚網作業を続けたため、通常よりも高い波を右舷船尾方から受けて、南西方に圧流され、本件磯に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	えられる。
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害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、船舶の通航路付近で操業する場合、通航船舶の航走波の影響で自船が圧流される可能性を考慮し、操業中は周囲の波の状況を監視するとともに、陸岸や浅所に接近しすぎないように船位を確認しつつ安全な距離をとること。・ 小型漁船の船長は、落水等により船舶に乗り込むことができない場合に備え、縄梯子^{はしご}等を船内に備え置くことが望ましい。