

**【問い合わせ先】**

(代表)

松山海上保安部 交通課(電話 089-951-0553)

(各保安部が取り扱った事例)

今治海上保安部 交通課(電話 0898-23-5515)

宇和島海上保安部 交通課(電話 0895-22-1933)



令和8年1月29日

松山海上保安部

今治海上保安部

宇和島海上保安部

## 令和7年 愛媛県内の海難発生状況(速報値)について

令和7年に愛媛県内で発生した海難の発生状況を取りまとめた結果、船舶事故隻数は81隻、人身事故者数は89人となりました。

愛媛県内に所在する海上保安部署の担任水域において、令和7年1月から12月までの間に発生したものを集計しています。

本広報における事故件数等の数値は、すべて速報値であり、今後の調査の結果によって修正することがあります。

### ● 船舶事故

船舶事故隻数は合計81隻であり、前年から10隻増加しました。

船舶事故に伴う死者・行方不明者について、前年は3人でしたが、令和7年は死者・行方不明者の発生はありませんでした。

船舶の用途別では、プレジャーボートによるものが最も多く、前年29隻から39隻に増加し、全体の半数近くを占めています。

事故の種類別では、機関、推進器の故障等による運航不能が42隻と最も多く、全体の半数を超えていました。

### ● 人身事故

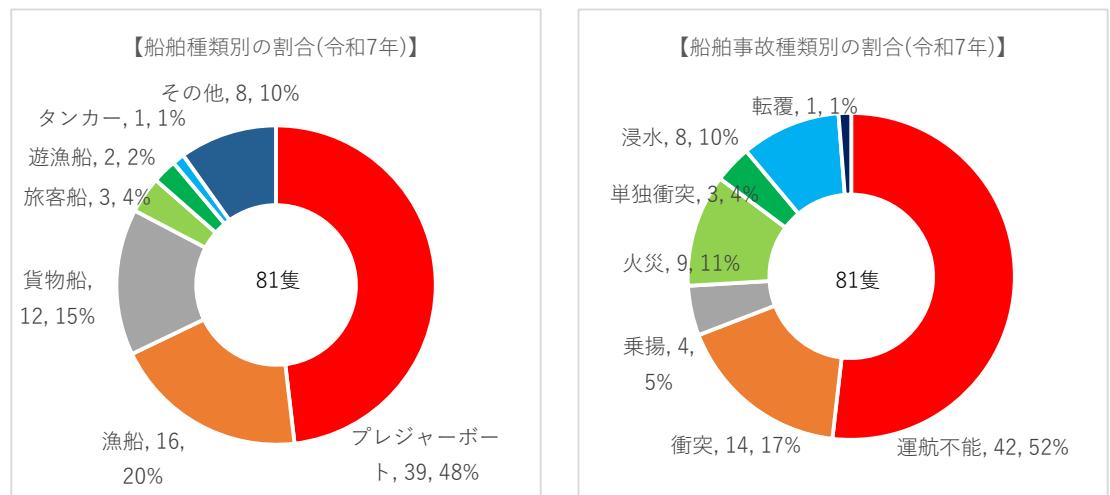
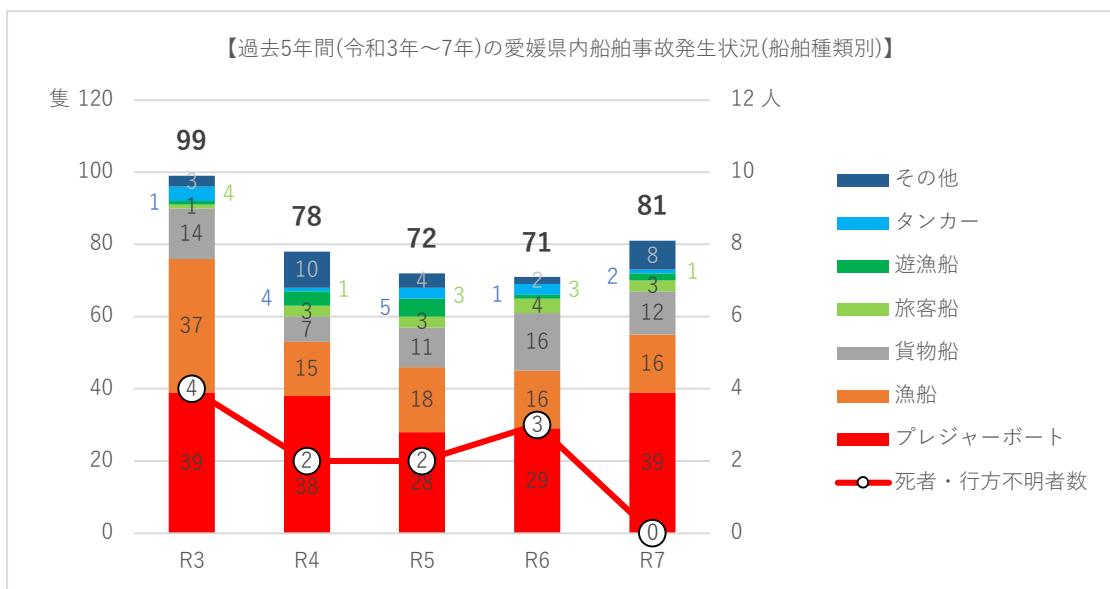
人身事故者数は合計89人であり、前年から9人減少しました。

船舶事故によらない乗船者的人身事故(船内での疾病、負傷及び海中転落等)は、前年から16人減少して31人でした。

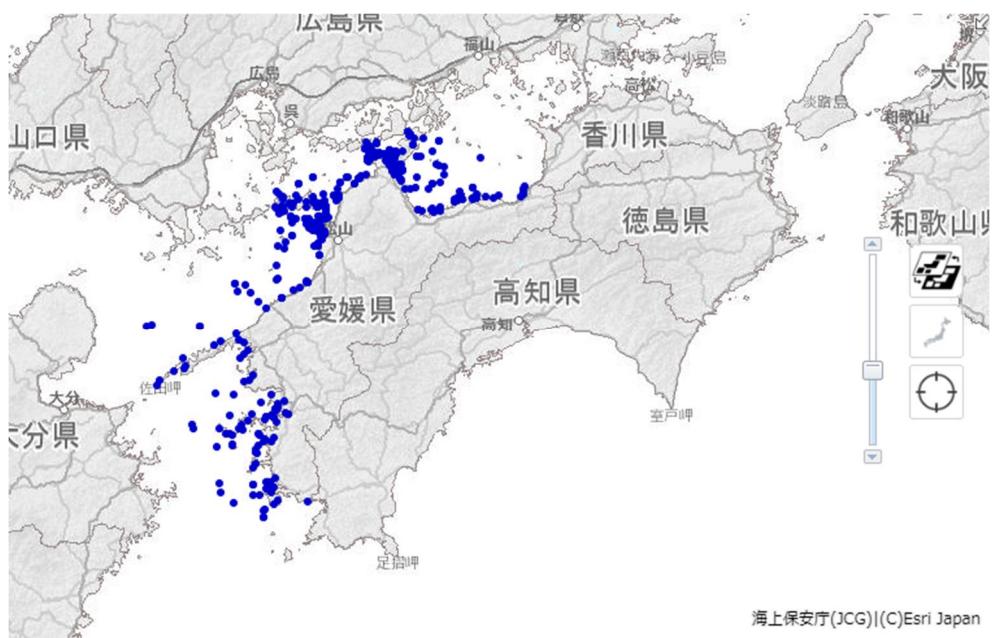
マリンレジャー以外の海浜事故は、前年から2人減少して32人でした。内訳は、海中転落が20人、自殺が12人でした。

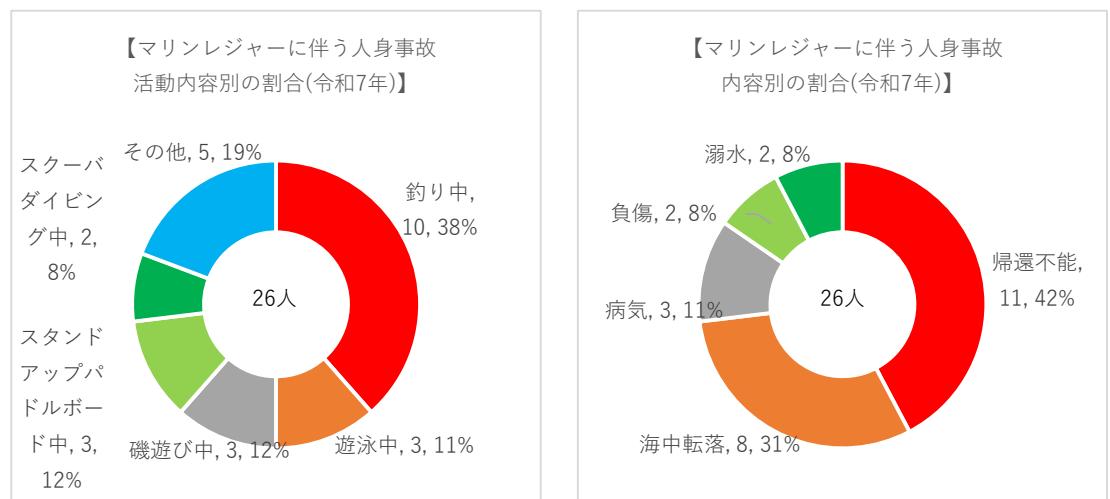
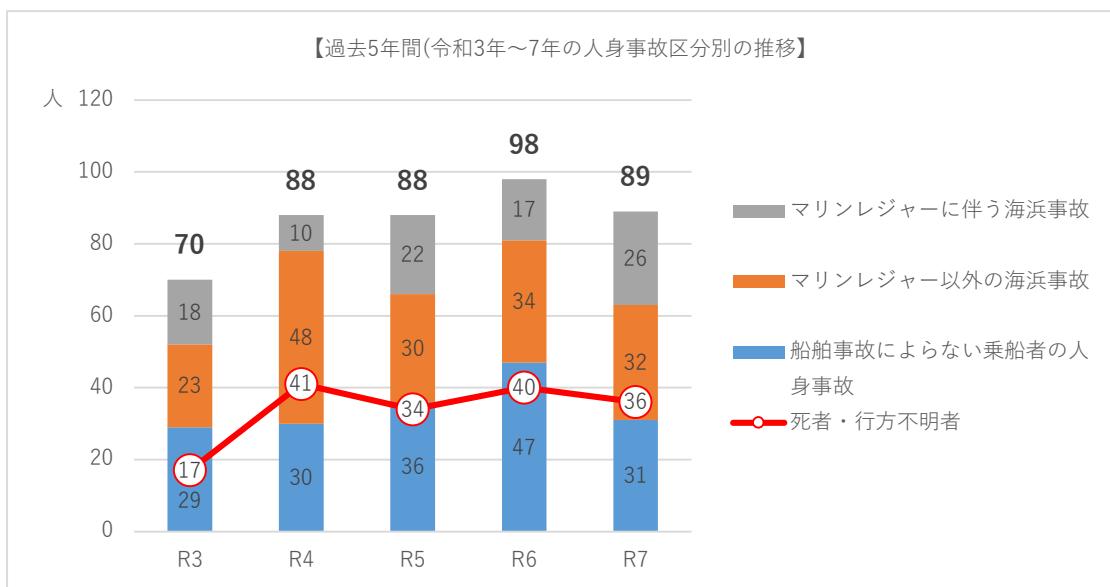
マリンレジャーに伴う海浜事故者数は26人で、前年から9人増加しました。このうち、死者・行方不明者は4人であり、1名増加しました。

マリンレジャーに伴う人身事故の活動内容別では、釣り中が最も多く10人であります、全体の40%近くに上ります。

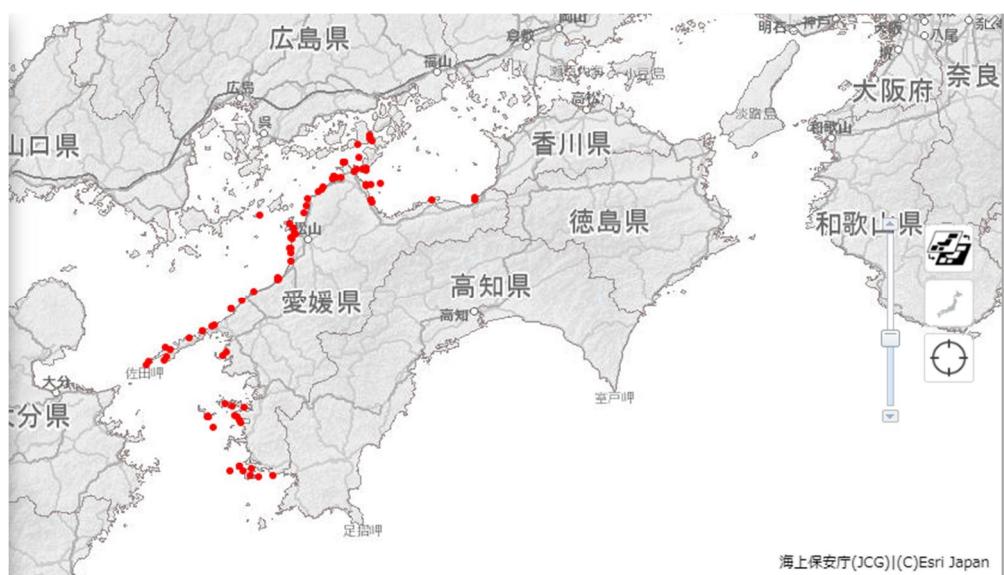


【過去5年間(令和3年～令和7年)の愛媛県内船舶事故発生地点図】





【過去5年間(令和3年～令和7年)の愛媛県内マリンレジャーに伴う人身事故発生地点図】



## 海難事例

### 事例 1(船舶事故) プレジャーボート機関故障事故 [宇和島海上保安部]

【発生日時】 令和 7 年 3 月 21 日午後 4 時 55 分頃

【発生場所】 宇和島市蔵渕 北方海域

【事故船舶】 プレジャーボート(船内機)1名乗船

【海難概要】 釣りに出掛けるため定係港である宇和島港を出港し西方向け航走していたところ、エンジンは問題なく動いているものの徐々に船の速力が落ち、やがて漂泊状態となったもの。

エンジンに問題がないにもかかわらず操舵室にあるクラッチレバーを操作しても全く船が動かないことから「プロペラが脱落したのかも知れない」と思い、118番にて救助要請を行いました。

到着した巡視艇により宇和島港へ曳航救助され業者による調査を受けた結果、プロペラは脱落しておらず、「マリンギアのオイルフィルターの目詰まり」が原因であることが判明しました。

これは通常、クラッチレバーの操作により「マリンギア」という装置に油圧がかかりエンジンからプロペラへ動力が伝わるところ、本件においては同装置のオイルフィルターが目詰まりしたことにより徐々に油圧が低下したもので、最終的には動力を伝える状態でなくなったことによるものでした。

※マリンギアとは:エンジンからプロペラへ動力を伝え、プロペラの回転方向(前進・後進)や回転速度を制御する装置のこと。

#### ⇒事故防止のポイント

本件は、マリンギアのオイル交換は実施していたものの、フィルター交換を実施していなかったことにより発生したものです。

マリンギアのオイルフィルターの交換時期については、マリンギアの種類や使用状況によって異なりますので、メーカーが推奨する交換時期を把握しておくことが重要です。

## 事例 2(人身事故) SUP 中の帰還不能事故 [今治海上保安部]

【発生日時】 令和 7 年 4 月 8 日午前 11 時 45 分頃

【発生場所】 今治市 今治港富田ふ頭沖合

【事故者】 60 代男性

【海難概要】 事故者は、愛媛県今治市所在の織田ヶ浜前面海域において、単独で SUP を楽しんでいたところ、徐々に強まってきた風により、海岸へ引き返すことができなくなり、最終的にバランスを崩して転覆してしまい、自力で SUP に上がることのできない状態のまま沖合に向け漂流していたところ、付近航行中の漁船に救助されました。

### ⇒ 事故防止のポイント

SUP、カヌー、カヤック等のアクティビティは風の影響を強く受けるため、強風により元の場所に戻れなくなる事故が各地で発生しています。

特に SUP で発生した海難の約 9 割は帰還不能です。必ず気象・海象を確認しましょう。また、本件の様に転覆・落水時に元の体勢に戻れず、漂流する事故も発生しています。落水時の対処方法等しっかり技能を身に付けて遊びましょう。

### 事例 3(船舶事故) 来島海峡で貨物船の連続乗揚事故 [今治海上保安部]

【発生日時】 ①令和 7 年 6 月 24 日午前 1 時 26 分頃

②令和 7 年 6 月 24 日午前 2 時 27 分頃

【発生場所】 ①今治市 馬島北方付近海上

②今治市 小島東方付近海上

【海難船舶】 ①貨物船 498 トン

②貨物船 499 トン

【海難概要】 福岡県北九州市 関門港若松区向け、来島海峡航路の中水道を北上中の船舶が、濃霧による視界不良状態において、目視のみの見張りにて航行中、電子海図等航海計器で自船の位置を確認することなく、自身の感覚で中水道を航過したと臆断し、西方向に舵を取り馬島北方海岸に乗り揚げました。

約 1 時間後、今度は兵庫県加古川向け、来島海峡航路の西水道を南下中の船舶が、濃霧による視界不良状態において、前方の見張りに傾注し、電子海図等航海計器で自船の位置の確認を怠り、基準針路から外れていたことに気付きましたが時すでに遅く、小島東方に乗り揚げました。

#### ⇒ 事故防止のポイント

航海計器の性能が向上しても、それを操作し、判断するのは乗組員自身です。『安全な航海の基本は船位の確認から』であることを再認識し、目視、レーダー、GPS など、あらゆる手段を駆使して船位を確認するようにしましょう。



馬島北方海岸に乗り揚げた貨物船

#### 事例 4(人身事故) 釣り中の海中転落事故 [松山海上保安部]

【発生日時】 令和 7 年 9 月 19 日午後 10 時 50 分頃

【発生場所】 大洲市長浜町の海岸

【事故者】 愛媛県伊予市在住、60 代 女性

【海難概要】 長浜町の海岸に設置されている防波堤上で友人と 2 人で魚釣りをしていた女性が、誤って足を踏み外し、防波堤上から約 8 メートルも下の海に転落しました。

一緒にいた友人がこれに気づき声をかけたところ、幸いにも意識はあり、会話もできる状態でしたが、とても 1 人では助け上げられないので、直ちに救助を要請し、およそ 2 時間後に消防に救助されました。

診察の結果、全身打撲と骨折など全治 1 か月と診断されました。

#### ⇒ 事故防止のポイント

防波堤などの夜釣りは、非常に危険です。これらの港湾施設はもともと歩行する目的で設置されているものではありませんので、当然、柵や照明がないところが多く、街灯などがあったとしても充分な明るさは確保されていません。自分で懐中電灯やヘッドライトを装備したとしても安全な明るさを得ることは難しいでしょう。

また、立入禁止区域になっている場所もありますので、事前によく確認し、立入禁止区域には絶対に入らないようにしてください。

## 事例 5(船舶事故) 船舶同士の衝突転覆事故 [松山海上保安部]

【発生日時】 令和 7 年 11 月 12 日午後 4 時 30 分頃

【発生場所】 松山市所在、釣島の北方

【事故船舶】 貨物船(総トン数 500 トン未満)

小型船(全長約 10 メートル)

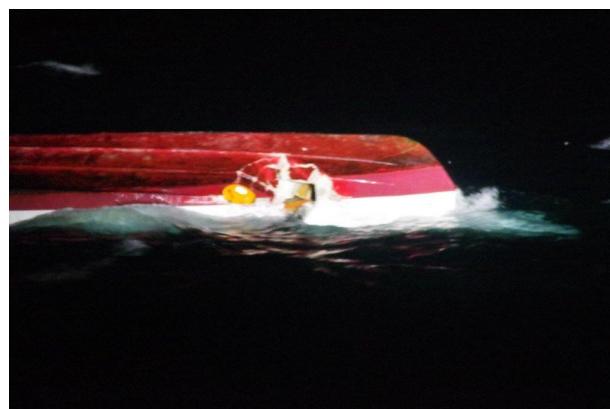
【海難概要】 大阪府から大分県へ向かっていた貨物船と怒和島から松山港に帰港中だった小型船が衝突し、小型船に乗船していた 4 名全員が海に投げ出されました。

海中転落した 4 名は、速やかに貨物船に救助され、大事には至りませんでしたが、船体は完全に転覆し、航行不能となりました。

### ⇒ 事故防止のポイント

船舶同士の衝突事故にはいくつかの原因が考えられますが、最も多いのが「見張り不十分」です。船舶通航量がそれほど多くない海域では「自分に接近してくる船はいないだろう」、「こんな海域で漂泊している船はいないだろう」などと考え、見張りを中断してしまうことがあります。船舶は、海上衝突予防法に定めるとおり、常時適切な見張りを実施しなければなりません。

また、見張りを行っていても「あの船は、そのまままっすぐに過ぎ去るだろう」、「きっと自分の後ろを通るだろう」などと、自分の都合のいいように予想してしまうことがあります。「無理やり自分の前を横切るかもしれない。」「自分に接近してくるかもしれない。」というように準備することが重要です。



衝突し転覆した小型船