

## 船舶事故調査報告書

令和7年6月18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

<b>事故種類</b>	釣り客負傷
<b>発生日時</b>	令和6年2月27日 16時00分ごろ
<b>発生場所</b>	和歌山県串本町潮岬南南西方沖 潮岬灯台から真方位195° 6.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 20.4′ 東経135° 43.4′）
<b>事故の概要</b>	遊漁船サンマジックⅡは、西進中、波を受けて船首部が上下動した際に前部甲板にいた釣り客が負傷した。
<b>事故調査の経過</b>	令和6年3月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 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	遊漁船 サンマジックⅡ、4.34トン WK3-21135（漁船登録番号）、個人所有 10.32m（Lr）×2.50m×0.77m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、昭和55年11月10日 第252-25554号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div>
<b>乗組員等に関する情報</b>	船長 79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 平成21年6月26日 免許証交付日 平成30年7月31日 （令和6年6月25日まで有効）

	釣り客A 44歳																																																	
死傷者等	重傷 1人(釣り客A)																																																	
損傷	なし																																																	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>事故現場の北北東約11kmに位置する潮岬特別地域気象観測所における令和6年2月27日の風向・風速の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="4">風向・風速 (m/s)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15:00</td> <td>南南東</td> <td>2.4</td> <td>南</td> <td>5.1</td> </tr> <tr> <td>15:10</td> <td>南</td> <td>1.4</td> <td>南</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>15:20</td> <td>北北西</td> <td>1.1</td> <td>南</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>15:30</td> <td>西</td> <td>1.4</td> <td>南南西</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>15:40</td> <td>南</td> <td>0.9</td> <td>東南東</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>15:50</td> <td>東南東</td> <td>2.8</td> <td>東南東</td> <td>4.4</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>東</td> <td>3.2</td> <td>北北東</td> <td>7.1</td> </tr> <tr> <td>16:10</td> <td>北東</td> <td>3.4</td> <td>北</td> <td>7.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：うねりの方向 西、波高 約1.5～2m</p> <p>四国沖北部には、2月18日17時25分以降、海上風警報及び海上強風警報が継続的に発表されており、27日11時30分に海上強風警報（発表内容の切替）「北の風が強く最大風速は35ノット（18メートル）、27日15時までに30ノット（15メートル）の見込み」が発表され、本事故当時、継続中であった。</p> <p>串本町には、24日15時36分に波浪注意報が、25日04時20分に強風注意報がそれぞれ発表され、本事故当時、いずれも継続中であった。</p>	時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)				平均		最大瞬間		15:00	南南東	2.4	南	5.1	15:10	南	1.4	南	3.3	15:20	北北西	1.1	南	2.9	15:30	西	1.4	南南西	3.1	15:40	南	0.9	東南東	2.6	15:50	東南東	2.8	東南東	4.4	16:00	東	3.2	北北東	7.1	16:10	北東	3.4	北	7.0
時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)																																																	
	平均		最大瞬間																																															
15:00	南南東	2.4	南	5.1																																														
15:10	南	1.4	南	3.3																																														
15:20	北北西	1.1	南	2.9																																														
15:30	西	1.4	南南西	3.1																																														
15:40	南	0.9	東南東	2.6																																														
15:50	東南東	2.8	東南東	4.4																																														
16:00	東	3.2	北北東	7.1																																														
16:10	北東	3.4	北	7.0																																														
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客が引き縄釣り（ケンケン釣り）でかつおを釣る動画を撮影する（以下「本件撮影」という。）目的で、カメラ担当である釣り客Aほか7人を乗せ、令和6年2月27日15時00分ごろ潮岬南南西方沖の釣り場に向けて串本町串本漁港を出航した。</p> <p>船長は、釣り客の代表者（以下「釣り客B」という。）から本件撮影の出航予定時刻は14時00分と聞いていたところ、釣り客が予定よりも約1時間遅れて到着し、日没まであまり時間がなかったので急いで出航した。</p> <p>本船は、GPSプロッターを作動させ、船長が手動操舵で操船に当たり、くしもと大橋の下を通過後、釣り場に向けて約9～10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進していたところ、右舷船首方から波飛沫を受けるようになり、船体の動揺が次第に大きくなっていった。</p>																																																	

前部甲板右舷側後方の腰掛けに座っていた3人の釣り客（以下「釣り客C」、「釣り客D」及び「釣り客E」という。）のうち、釣り客Dは、船体の動揺により気分が悪くなり、他の釣り客が待機していた後部甲板に移動した。

釣り客Aは、出航時から前部甲板で3人の釣り客の様子や航行中の風景を撮影後、前部甲板左舷側前方の腰掛けに船尾方を向いて座っていた。

（写真2 参照）

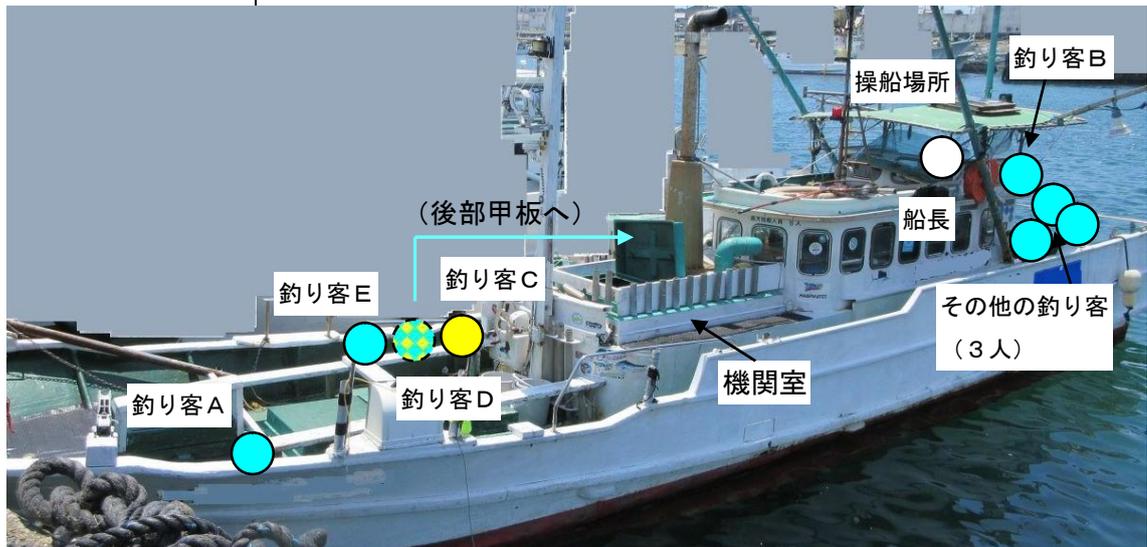


写真2 乗船者の配置状況

後部甲板にいた釣り客Bは、立って移動ができないほど本船が動揺していたので、この海上模様で引き縄釣りができるのかどうか船長に尋ねたところ、船長からこの程度の船体動揺はよくあり、引き縄釣りは可能との説明を受け、本件撮影を継続することとした。

釣り客Aは、本船の船体動揺が続く中、本事故時のような船体動揺を経験したことがなかったので、激しい動揺中に後部甲板へ移動するのは困難と思い、前部甲板左舷側前方の腰掛けから甲板<sup>つか</sup>上に座り直し、船外に投げ出されないように船体の一部に掴まっていた。

船長は、釣り場に到着後に引き縄釣り用の竿<sup>さお</sup>を両舷に展張することとし、展張作業中に本船が横揺れしないよう、減速して船首から波を受けて航行することとした。

本船は、16時00分ごろ、船長が約3knに減速した後に右転して西進を始めて間もなく、船首方から波高約2mの波を受け、船首部が波頭に乗って上昇した後、波頭から落下して船体に衝撃を受けた。

釣り客Aは、ビデオカメラを抱えて前部甲板左舷側前方の甲板<sup>つか</sup>上に座っていたところ、船首部の大きな上下動により甲板<sup>つか</sup>上から体が浮いた後、甲板<sup>つか</sup>上に落下して腰部を打ち、その後痛みで動けなくなった。

船長は、釣り客Cが前部甲板から後部甲板に移動してきて、釣り客Aが甲板<sup>つか</sup>上に落下したと他の釣り客に伝えているのを聞いた。

釣り客Bは、釣り客Aが自力では動けない状態であることを確認し、他の釣り客と協力して釣り客Aを安静な態勢にして看護を行うとともに、本件撮影を中止し、船長に帰航するよう依頼した。

釣り客の1人は、119番通報して救急車の出動を依頼した。

本船は、17時00分ごろ串本漁港に到着した。

釣り客Aは、救急車で串本町内の病院に搬送され、第2腰椎圧迫骨折と診断されて48日間の入院加療を要した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

(1) 船長に関する情報

- ① 本船の船舶所有者であり、平成25年7月に和歌山県知事から遊漁船業者の登録を受け、自らを遊漁船業務主任者として遊漁船業を営んでいた。
- ② 本事故当日の午前中に海水温を確認する目的で釣り場へ航行して下見した際、風速は強くなく波高も高くなかったことに加え、気象情報サイトで入手した実況及び予報も業務規程の出航中止基準に達していないことを確認したが、海上警報等の発表の有無は確認しなかった。
- ③ 本船の操船場所からは船橋構造物により遮られて前部甲板が一部しか見通せず、航行中、前部甲板にいる釣り客は前部甲板の後方で座っているものと思っていて、釣り客Aが前部甲板左舷側前方の甲板上に座っていることに気付いていなかった。(写真3、4参照)



写真3 操船場所



写真4 操船場所からの視界

(2) 本船の業務規程に関する情報

本船の業務規程には、以下の内容の記載があった。

- ① 「海上警報（風、霧等）、波浪警報、津波警報・注意報の発令中」、「出航地において、波高2m以上、風速5m/s以上、視程500m未満」等の場合は出航を中止する（出航中止基準）。
- ② 「漁場において、波高2m以上、風速5m/s以上」等の場合は帰航する（帰航基準）。
- ③ 船長は、「航行中に波の影響により船体が動揺することがある

	<p>ときは、動揺が比較的小さい船体中央より後方に乗船すること」など、出航前に安全の確保のために利用者が遵守すべき事項を乗船者に周知する。</p> <p>④ 船長は、航行中、波の影響により船体が動揺することがあるときは、利用者に対して動揺が比較的小さい船体中央よりも後方の位置に乗船するよう指導する。</p> <p>(3) 本船に関する情報</p> <p>① 最大とう載人員は8人（船員1人、旅客7人）であった。船長は、出航する際、急いで出航しようとして係船ロープ取り込みなどの作業を1人で行いながら乗船者を数えて7人と認識していたが、串本漁港に帰航後、釣り客Bから乗船した釣り客は8人であったと聞いて旅客定員を超過していたことに気付いた。</p> <p>② 令和5年6月9日から同年12月9日までの間に船舶検査（第1種中間検査）を受ける必要があったが、未受検の状態であった。船長は、船舶検査に関する手続きを申請代行業者に依頼していて、これまで受検が必要な時期が近づいたら連絡を受けていたが、令和2年7月に定期検査を受検して以降連絡がなかったため、第1種中間検査の受検を失念していた。</p> <p>(4) 釣り客Aに関する情報</p> <p>① これまで何度か別の小型船舶に乗って動画撮影を行った経験があったが、本船への乗船は初めてであった。</p> <p>② 本船への乗船に際し、船長から、安全の確保のために利用者が遵守すべき事項の周知はなかった。</p> <p>(5) 同種事故に関する情報</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<sup>*1</sup>及び地方版分析集<sup>*2</sup>によれば、遊漁船を利用中、船体が上下に動揺（縦揺れ）して船首が持ち上がった際、釣り客の体が浮き上がって落下して負傷する事故が発生しており、波により船体が動揺する場合、旅客を船体中央より後方の位置に乗船させることが必要であると分析されている。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>(1) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、海上強風警報が発表されている状況下、潮岬南南西方</p>

\*1 運輸安全委員会ダイジェスト第41号「遊漁船の安全運航に向けて ～釣り客の脊椎骨折等事故の防止のために～」

[https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No41\\_all.pdf](https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No41_all.pdf)

\*2 地方版分析集「遊漁船・瀬渡船の事故防止のために！」

<https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/localanalysis/04kobe/20210727kbanalysis.pdf>

	<p>沖において約3knに減速して西進中、船長が前部甲板左舷側前方の甲板上に座っていた釣り客Aを船体中央より後方に移動させなかったことから、船首方から波高約2mの波を受けて船首部が大きく上下動した際、釣り客Aが甲板上から体が浮いた後、甲板上に落下して腰部を打って負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当日の午前中に釣り場を航行して下見し、風速は強くなく波高も高くないことを確認し、気象情報サイトで入手した実況及び予報も出航時の風速等も出航中止基準に達していなかったことから、海上警報等の発表状況を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、操船場所から船橋構造物に遮られて前部甲板を一部しか見通すことができなかったことから、釣り客Aが前部甲板左舷側前方の甲板上に座っていることに気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>釣り客Aは、船長から安全の確保のために利用者が遵守すべき事項を周知されていなかったことから、本船が航行中、ビデオカメラを抱えて前部甲板左舷側前方の甲板上に座っていたものと考えられる。</p> <p>(2) 業務規程の遵守状況等本船の安全管理に関する解析</p> <p>船長は、釣り客が当初の出航予定時刻よりも約1時間遅れて到着し、日没まであまり時間がなく急いで出航したことから、出航に際して安全の確保のために利用者が遵守すべき事項を釣り客に周知しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、係船ロープ取り込みなどの作業を1で行いながら乗船者を数え、急いで出航したことから、正確な乗船者数を把握できず、旅客定員を超える8人の釣り客を乗せて出航したものと考えられる。</p> <p>船長は、海上強風警報が発表されている状況下では業務規程に則って本船を出航させてはならなかった。</p> <p>船長は、船舶検査に関する受検時期の管理を申請代行業者に任せきりにしていたことから、第1種中間検査の受検を失念し、本船が未受検の状態で開催されていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が潮岬南南西方沖を西進中、船長が前部甲板左舷側前方の甲板上に座っていた釣り客Aを船体中央より後方に移動させなかったため、船首方から波を受けて船首部が大きく上下動した際、釣り客Aが甲板上から体が浮いた後、甲板上に落下して腰部を打ったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・遊漁船の船長は、航行中、波の影響により船体が動揺する場合に</li> </ul>

	<p>は、乗船者に注意を促すとともに、乗船者を動揺が比較的小さい船体中央よりも後方に移動させること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 遊漁船の船長は、気象情報や乗船する利用者数など、業務規程で定めた利用者の安全確保に必要な情報を厳正に確認すること。</li><li>・ 遊漁船の船長は、出航に際して安全の確保のために利用者が遵守すべき事項を利用者に周知すること。また、航行中は利用者全員が安全な状態であることを適宜確認すること。</li><li>・ 船舶所有者は、船舶検査証書の有効期限内であっても指定された時期に中間検査を受検すること。また、受検時期の確認を申請代行業者に任せきりにせず、自身で適正に行うこと。</li><li>・ 船長は、事故発生時、速やかに海上保安庁へ通報すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

