

船舶事故調査報告書

令和8年3月18日

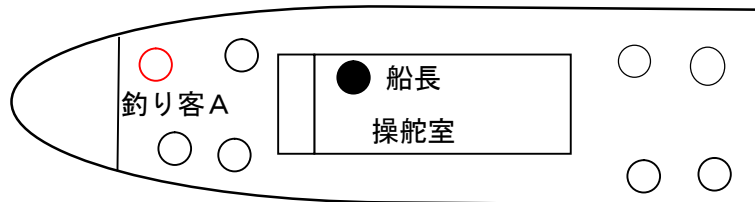
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	釣り客負傷
発生日時	令和7年4月28日 07時23分頃
発生場所	和歌山県和歌山市沖ノ島西方沖 友ヶ島灯台から真方位253° 460m付近 (概位 北緯34° 16.8′ 東経134° 59.7′)
事故の概要	遊漁船さーやん丸が航行中、釣り客が転倒して負傷した。
事故調査の経過	令和7年10月7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。
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	遊漁船 さーやん丸、4.9トン 260-45337大阪、個人所有 11.00m (Lr) × 2.90m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、324.00kW、平成元年9月
乗組員等に関する情報	船長 46歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和4年3月7日 免許証交付日 令和4年8月15日 (令和9年4月27日まで有効) 釣り客A 56歳
死傷者等	重傷 1人（釣り客A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客Aほか釣り客7人を乗せ、遊漁の目的で、沖ノ島南方沖の釣り場に向けて、令和7年4月28日05時30分頃、大阪府忠岡町所在のマリーナを出航した。 本船は、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、関西国際空港の南側を南西進した後、船首を沖ノ島西方の友ヶ島水道に向けて約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進した。 釣り客Aは、本船が航行中、船首甲板で船尾方を向いて座っていた。（図1、写真1参照）



○ その他の釣り客

図1 乗船者の位置

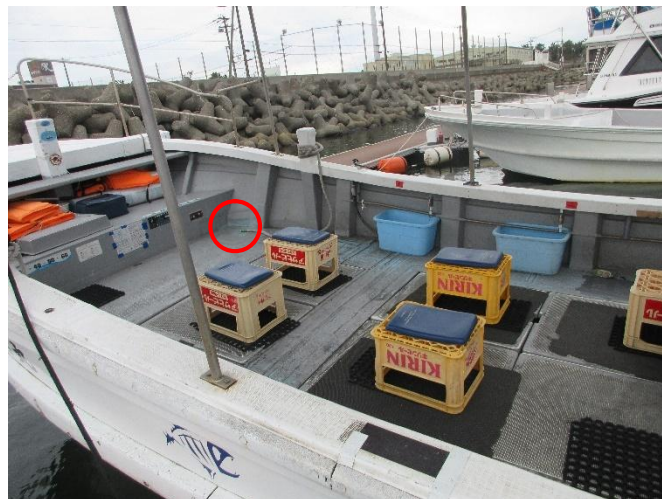


写真1 釣り客Aの位置

船長は、本船が沖ノ島北方沖を航行しているとき、船首方の同島西方の友ヶ島水道に、波高約1.0mの南方からの波が立っているのを認めた。このため、本船の速力を約6knに減速し、釣り客に対してマイクで船体の動揺に注意するように伝えた。

本船は、沖ノ島の北西方沖で、左転して針路を南にとったところ、波を船首方から受けて上下動が大きくなった。

船長は、再び釣り客に対してマイクで船体動揺に注意するとともに周りの手摺りなどに掴まるように指示し、また、主機のロットルレバーを調整しながら、波の衝撃を低減するように操船していた。

本船は、約6knの速力で南進中、07時23分頃、船首方からの波高約1.0mの波を乗り越えて船体が大きく上下に動揺した。その際、釣り客Aは、上方に跳ね上げられて落下し、船首部甲板に置いていた自らの釣り用工具箱に左胸部を打った。

船長は、釣り客Aが転倒したのを認め、主機の操縦レバーを中立として、負傷状況を確認したところ、休んでおくのでそのまま遊漁を続けてほしいとの回答があった。その後、本船は、釣り場に移動し、遊漁を開始した。

本船は、その後、12時頃に遊漁を終えて帰航を開始し、14時頃に定係地のマリーナに着岸した。

釣り客Aは、帰宅した後、痛みが治まらなかったため、当日、自宅

	<p>近くの医院で受診したところ、左多発性^{ろっ}肋骨骨折と診断された。</p> <p>釣り客Aは、後日、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真2 本船、写真3 操舵室からの見通し 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約15年釣り具メーカーで勤務の後、令和5年3月30日に兵庫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。</p> <p>釣り客Aは、月に1回程度遊漁船を利用して遊漁を行っていたが、本船には、常連客である友人に同行して今回初めて乗船した。</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^{*1}及び地方版分析集^{*2}によれば、遊漁船を利用中、船体が上下動して船首が持ち上がった際、釣り客の体が浮き上がり落下して負傷する事故が発生しており、波によって船体が動揺する場合、釣り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>船長は、本事故発生まで、同程度の海象中で船体動揺による釣り客の事故が発生していなかったため、釣り客の乗船場所については乗船時に座る位置を指示していたものの、波が高くなっても釣り客に船体中央より後方の位置に移動するよう指示していなかった。</p> <p>釣り客Aは、船長の注意喚起は聞こえていたが、これまでに乗ったことがある遊漁船での経験から、本事故当時の波の状況では、身体への危険性はないと思い、船首部甲板に座っていた。</p> <p>本船の業務規程における風速等の出航中止基準は、海上警報等の発表、波高2m、風速10m/s(風力5)又は視程500mとなっており、帰航基準も同じ値であった。</p> <p>本船の業務規程には、安全確保のために船長及び業務主任者が遵守すべき事項として、次のことが定められていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航行中、波の影響により船体が動揺するときは、波の状況について適切な見張りを行うとともに、波に対する進路の変更を行い、かつ、安全な速力まで十分な減速を行うことにより、船体動揺の軽減に努めます。 ・ 航行中、波の影響により船体が動揺して危険が予想されるときは、利用者に対して動揺が比較的小さい船体中央より後方の部分に乗船するよう指導します。 <p>船長及び釣り客8人は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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://www.mlit.go.jp/jtsb/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://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/04kobe/20210727kbanalysis.pdf>

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>(1) 本船は、波高約1.0mの向かい波の中を航行していたことから、船体の縦揺れ等が連続して発生していたものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、同様の海象及び波高の中で、これまで釣り客に事故が発生していなかったことから、釣り客に対する人身事故の可能性を低く評価し、注意喚起にとどめたものと考えられる。</p> <p>(3) 本船の業務規程には、波の影響によって船体が動揺して危険が予想されるときは、利用者に対して動揺が比較的小さい船体中央より後方の部分に乗船するよう指導することになっていたが、(2)のとおり動揺による事故発生の危険性の認識が低かったことから、同規程に定められた事故防止措置を採らなかったものと考えられる。</p> <p>釣り客Aは、これまでに乗ったことがある遊漁船での経験から、本事故当時の波の状況では、危険な経験をしたことがなかったことや船長から移動を促す指示もなかったことから、船首部甲板に座っていたものと考えられる。</p> <p>(4) (1)～(3)から、本船が航行中、船長から安全な場所への移動の指示がないまま、釣り客Aが、上方に跳ね上げられて落下し、船首部甲板に置いていた釣り用具箱に左胸部を打ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が波高約1.0mの向かい波の中を航行中、船長が船首部甲板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体が大きく上下動した際、釣り客Aが、上方に跳ね上げられて落下し、船首部甲板に置いていた釣り用具箱に左胸部を打っ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"> ・遊漁船の船長は、航行中、波の影響によって船体が動揺する兆候が認められた場合には、速力を落とし、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。 ・船長は、事故発生時、速やかに海上保安庁へ通報すること。

付図1 事故発生場所概略図

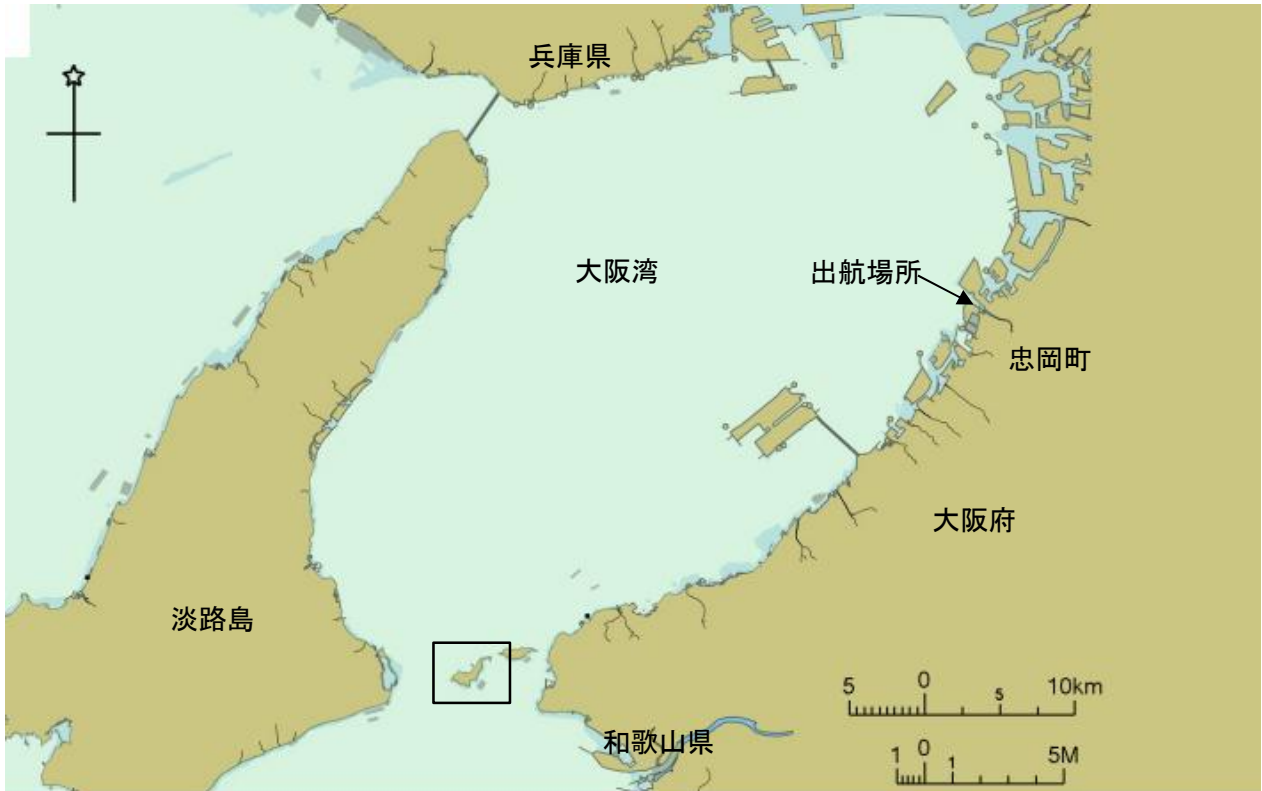


写真2 本船



写真3 操舵室からの見通し

