

船舶事故調査報告書

令和6年3月6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 岡本 満喜子

事故種類	釣り客負傷
発生日時	令和5年7月8日 19時40分ごろ
発生場所	高知県安芸市安芸漁港南方沖 安芸港沖防波堤灯台から真方位184° 1.9海里付近 （概位 北緯33°28.0′ 東経133°53.0′）
事故の概要	遊漁船神栄丸は、南進中、船体が大きく動揺した際に前部甲板に座っていた釣り客が負傷した。
事故調査の経過	令和5年7月31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 神栄丸、4.4トン KO3-30410（漁船登録番号）、個人所有 11.17m (Lr) × 2.93m × 1.10m、FRP ディーゼル機関、324.00kW、昭和59年5年4月 第252-12337号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 68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 昭和58年9月5日 免許証交付日 令和4年10月3日 （令和10年9月4日まで有効） 釣り客A 39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 5、視界 良好 海象：波向 南、波高 約1.5～2.5m 日没時刻：19時18分ごろ 常用薄明終了時刻：19時46分ごろ 月齢：19.9
事故の経過	本船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、釣り客Aほか釣り客7人を乗せ、遊漁の目的で、令和5年7月8日18時50分ごろ安芸漁港を出航した。 釣り客Aは、前部甲板に備えられた蓋の閉まった魚倉のうち、左舷

後部側の魚倉の上方にクーラーボックスを置いて船首方を向いて同ボックスに座り、別の釣り客1人（以下「釣り客B」という。）は、船首側の魚倉の上にクーラーボックスを置いて船首方を向いて同ボックスに座り、甲板員は、右舷後部側の魚倉の上方にタックルボックス（釣り具入れ）を置いて右舷方を向いて同ボックスに座っていた。（図1、写真1参照）

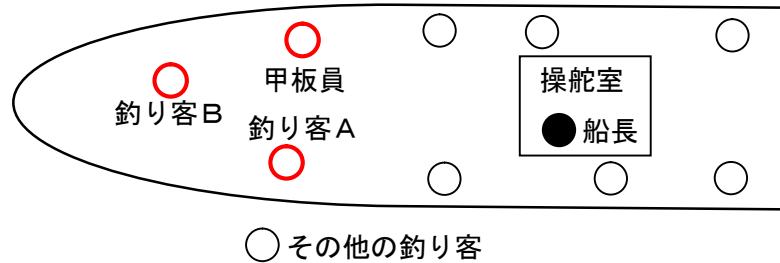


図1 釣り客及び甲板員の位置



写真1 釣り客A、釣り客B及び甲板員の位置

本船は、安芸漁港南方沖を約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進中、船長が、高い波に対しては船体動揺を軽減させようと減速した上で船首斜めから波を受けるように操舵室で立って手動操舵で操船していた。

甲板員及び釣り客Bは、船首方を見ていたところ、船首部を越える高さの波が向かって来ていることに気付き、甲板員はタックルボックスから腰を上げ、また、釣り客Bはクーラーボックスから腰を上げるとともに手摺りをつかみ、それぞれ身構えた。

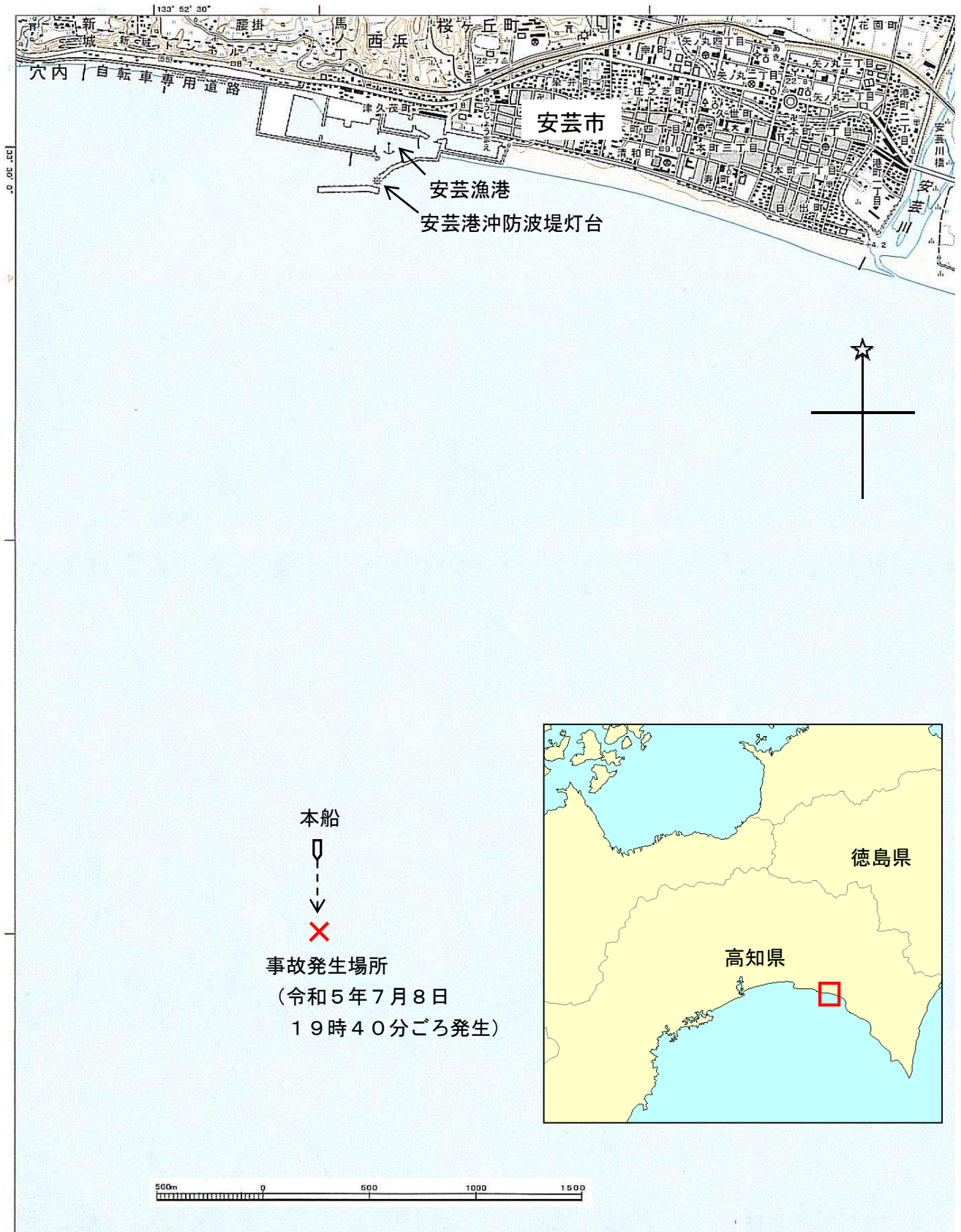
船長は、前方の波の状況のみならず、各釣り客の様子に目を配りながら操船していたところ、19時40分ごろ、本船が正船首方からの波高約2.5mの波を乗り越えて大きく動揺した。

釣り客Aは、左舷方を見ていたときに船体が大きく動揺し、クー

	<p>ラーボックスから上方に跳ね上げられて落下し、同ボックスに臀部を打って激痛を感じ、四つ這いになっていたところ、甲板員及び操舵室左舷方の通路にいた釣り客（以下「釣り客C」という。）に介抱された。</p> <p>船長は、甲板員から釣り客Aが四つ這いになっていることを聞いて約1～2knの速力に減速した後、甲板員及び釣り客Cから釣り客Aが起き上がれないことを聞いて帰航することとした。</p> <p>船長は、20時ごろ安芸漁港に戻った後、消防本部に電話して救急車を要請した。</p> <p>釣り客Aは、救急車で病院に搬送され、第12胸椎圧迫骨折と診断されて11日間の入院加療を受けた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船（船首方から撮影）、写真3 本船（船尾方から撮影） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだん海上が平穏なときは、操舵室に座り、約10knの速力で自動操舵により操船に当たっていた。</p> <p>船長は、遊漁船業の適正化に関する法律に基づく業務主任者を兼ねていた。</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>分析</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>本船は、安芸漁港南方沖を南進中、正船首方からの船首部を越える波高約2.5mの波を乗り越えて船体が大きく動揺したことから、前部甲板の左舷後部側でクーラーボックスに座っていた釣り客Aが、上方に跳ね上げられて落下し、同ボックスに臀部を打って負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、高い波に対しては船体動揺を軽減させようと減速した上で船首斜めから波を受けるように操船していたが、本事故当時、前方の波の状況のみならず、各釣り客の様子に目を配りながら操船していたことから、正船首方からの波高約2.5mの波に気付かず、本船が同波を乗り越えたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、日没後の薄明時、本船が、安芸漁港南方沖を南進中、正船首方からの船首部を越える波高約2.5mの波を乗り越えて船体が大きく動揺したため、前部甲板の左舷後部側でクーラーボックスに座っていた釣り客Aが、上方に跳ね上げられて落下し、同ボックスに臀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、波の状況に常時注意を払いつつ、船体動揺を緩和するため、必要に応じて進路変更や減速を行うこと。 ・ 遊漁船の船長は、船体動揺による乗客等への危険が予想される場合は、乗客等に注意を促すとともに船体中央部より後方に移動させること。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院地図を加工して制作

写真2 本船（船首方から撮影）



写真3 本船（船尾方から撮影）

