

## 4. 船首部の上下動に伴う事故防止に向けた取組に関するアンケート結果

運輸安全委員会では、東京湾内の遊漁船業者（19社）の協力を得て、船首部の上下動に伴う釣り客負傷事故の防止に向けた取組状況を把握する目的でアンケート調査を実施（2022（令和4）年7～8月実施）しましたので、その概要をご紹介します。

調査対象の遊漁船は、総トン数5～19トン、航海速度5～20ノットで、17社が東京湾内で遊漁を行っていました。

### ■ 業務規程について

今回の調査対象となった全ての事業者は、業務規程における船首部の上下動に伴う釣り客負傷事故防止の内容（以下参照）を認識していました。

- (1) 船長及び遊漁船業務主任者は、利用者の安全確保のために、以下のとおりに行動します。
  - \* 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、安全な速度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。
- (2) 遊漁船業務主任者は、利用者に対し、遊漁船に掲示する等して、以下の内容を確実に周知します。
  - \* 航行中、波の影響により船体が動揺することがあることから、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こと。

### ■ 釣り客への周知

負傷事故の防止に向けた釣り客への周知は、14社の事業者が乗船時や釣り場を移動する際に口頭で行い、3社が口頭と併せ船内に周知事項を掲示していました。（図3参照）

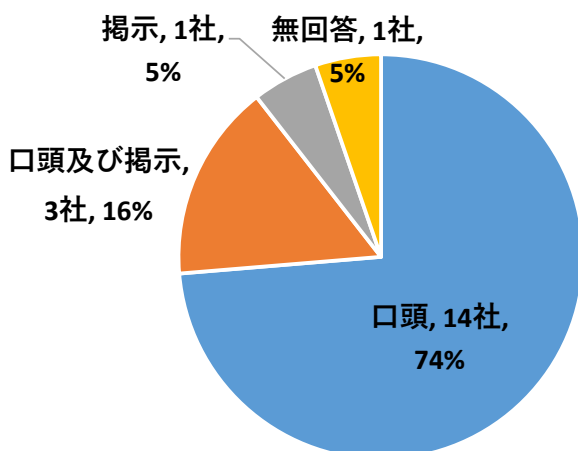


図3 釣り客への周知方法

### ■ 注意を要する海域

13社の事業者は、風や潮の影響で波が高くなる等の特に注意を要する海域を認知しており、具体的な海域として、第1海堡及び第2海堡周辺、久里浜沖、観音埼沖及びその南方、劔埼沖等を挙げていました。（図4参照）

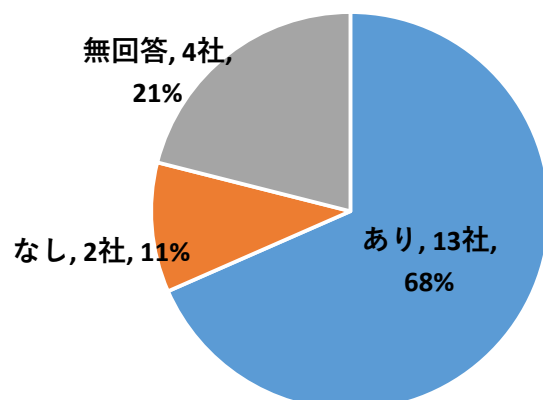


図4 注意を要する海域の認知の有無

## ■ 船体動揺を軽減するための措置

船体動揺を軽減するための措置としては、減速、進路変更を行っており、減速の時機は、船首部が上下動（30～200cm）したとき、風速が8～15m/s（風向による）、波高が0.5～2.5m（波向による）になったときとしており、減速の程度は、10ノット程度とする事業者もありましたが、半数の事業者は、船首が波をたたかなくなるまで、船の揺れが小さくなるまで（5～10ノット前後まで）減速することとしていました。

また、進路変更を行う時機は、減速する時機とほぼ同じであり、進路の変更先は、波が低い方向、船体の揺れが小さくなる方向等となっています。

減速の時機		減速の程度		
・ 船首部が上下動したとき	上下動 200cm	(1社)	・ 船首が波をたたかなくなるまで (9社)	
	上下動 50～100cm	(2社)		・ 10ノット前後まで減速 (2社)
	上下動 30～40cm	(1社)		・ 5ノットまで減速 (1社)
・ 風速	10～15 m/s	(6社)	進路の変更先	
	8 m/s	(1社)		・ 波が低い方向 (3社)
・ 波高	2.0～2.5 m	(2社)		・ 船体の揺れが小さくなる方向 (1社)
	1.0～1.5 m	(6社)	・ 状況、海域による (1社)	
	0.5 m	(1社)		

## ■ 釣り客の船体中央部より後方への移動

11社の事業者は、釣り客を船体中央部より後方に移動させる気象海象の目安を持っており、出航前又は釣り場を移動する前では、風速が7～15m/s（風向による）で10m/s前後が最も多く、波高が0.5～2.5m（波向による）で1.0～1.5mが最も多くなっています。その他の事業者は、状況に応じて、船体が大きく揺れると予想される時等としていました。

釣り客が移動しなかった場合は、移動するまで出航等しない、減速して出航等するとしていました。

航行中に釣り客を移動させる時機は、船首部が上下動（30～100cm）したとき、おおよそ出航前又は釣り場を移動する前の目安の気象海象となったとき等でした。

出航前等に釣り客を移動させる目安		釣り客が移動しなかった場合		
・ 風速	7～12 m/s	(8社)	・ 移動するまで出航等しない (11社)	
	13～15 m/s	(3社)		・ 減速して出航等する (8社)
・ 波高	2.0～2.5 m	(2社)	航行中に釣り客を移動させる時機	
	1.0～1.5 m	(7社)		・ 船首部が上下動（30～100cm）したとき (4社)
	0.5 m	(1社)		・ おおよそ出航前又は釣り場を移動する前の目安の気象海象となったとき (10社)
・ その他	船体が大きく揺れると予想される時	(1社)		
	船首が波をたたかおそれがある時	(1社)		

## ■ その他事故防止に向けての取組

その他、事故防止に向けての取組として、僚船との気象海象、船体動揺等の情報交換、僚船との出航可否の相談、座席へのクッションの設置等が行われていました。

これらのアンケート結果から、半数以上の事業者が出航前、釣り場を移動する前又は航行中に釣り客を船体中央部より後方に移動させる気象海象の目安を持っていることが分かりました。