

## 船舶事故調査報告書

令和5年1月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	釣り客負傷
発生日時	令和4年1月4日 08時35分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市 <sup>かんのん</sup> 観音埼東南東方沖 観音埼灯台から真方位112° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 14.3′ 東経139° 48.0′）
事故の概要	遊漁船第十五 <sup>すはら</sup> 須原丸は、南南東進中、船首部が上下動した際に右舷前部にいた釣り客2人が負傷した。
事故調査の経過	令和4年2月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第十五須原丸、19トン 235-41849東京、個人所有 14.90m（Lr）×4.41m×1.51m、FRP ディーゼル機関、636.2kW、平成12年10月
乗組員等に関する情報	船長 52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4年3月18日 免許証交付日 平成29年2月14日 （令和4年3月17日まで有効）  釣り客A 54歳 釣り客B 53歳
死傷者等	重傷 1人（釣り客A）、負傷 1人（釣り客B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約0.5～1.0m、潮汐 下げ潮の中央期 横須賀市には1月3日16時16分に強風及び波浪注意報が、千葉県富津市には1月4日04時14分に強風及び波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	(1) 本船 本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客A及び釣り客Bほか釣り客18人を乗せ、令和4年1月4日07時00分ごろ富津市竹岡沖の釣り場に向け、東京都江戸川区の係留地から出航した。

本船は、船長が操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東京湾を南進し、大半の釣り客が船体後部の釣り座（両舷ブルワークに沿って設けられた釣りをを行う座席）、前部及び後部船室又は後部デッキで休息していた。（写真1参照）

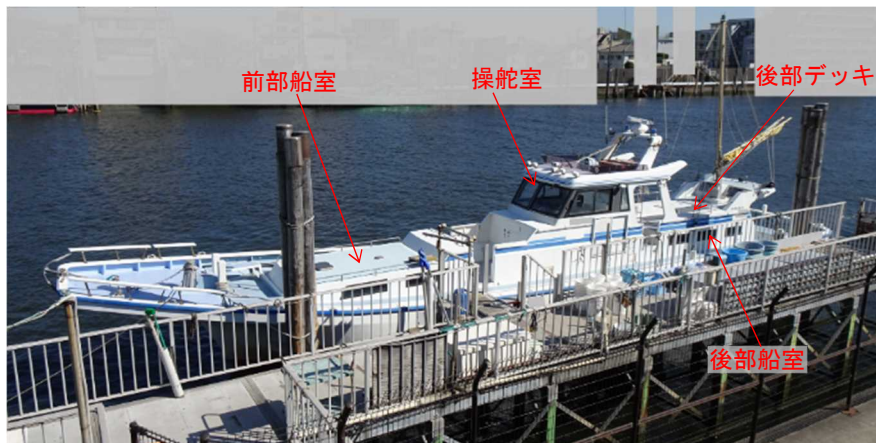


写真1 本船

船長は、第1海堡<sup>かいぼ</sup>西方沖を通過したのち浦賀水道航路第4号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に向けて南南東進中、海上にうねりが出てきたので、うねりを受ける際に主機の回転数を約200～300落として船体動揺を抑えながら航行していたが、08時20分ごろ、本件灯浮標の北方沖1.5～2.0M付近で波高約1.0mのうねりを乗り越えた際、船首部が動揺して船体に強い衝撃を感じた。

船長は、操舵室より前方の甲板上には左舷前部の釣り座に腰を掛けた釣り客（以下「釣り客C」という。）1人しか見えず、釣り客Cの様子に変化がなかったものの、その後、船体動揺を抑えるために速力を約15knに減じ、うねりに合わせて回転数を調整しながら航行を続けた。

船長は、08時30分ごろ、本件灯浮標の東側を通過する際、船内マイクで‘あと5分程度で釣り場に到着するので釣りの準備を始めるよう周知するアナウンス’（以下「到着前アナウンス」という。）を行った。

船長は、予定していた釣りのポイント（北緯35°13.7′東経139°48.4′付近）に向けて航行を続け、08時40分ごろ同ポイントで既に釣りを行っていた十数隻の遊漁船の集団に加わり漂泊して遊漁を開始したが、釣り客Cに呼ばれて船体前部に赴いたところ、右舷前部の釣り座上に横になった釣り客Aを認め、船体動揺で腰を痛めていることに気付いた。

船長は、釣り客Aと相談し、少し様子を見ることとして遊漁を続けたが、釣り客Aの症状が回復しないので帰航することとし、

他の釣り客に説明して回ったところ、前部船室で休息していた釣り客Bも腰を痛めていることに気付いた。

本船は、帰航を開始し、途中、船長が自身の事務所に連絡して救急車の手配を依頼し、11時過ぎ係留地の棧橋に着桟した。

## (2) 釣り客A

釣り客Aは、06時45分ごろ本船に乗船した後、受付時に決めた右舷前部の釣り座で竿や仕掛けを準備したのち、出航前には前部船室に入って、同室内のベンチシートに横になって仮眠をとった。

釣り客Aは、到着前アナウンスを聞いて目を覚まし、前部船室を出て右舷前部の自身の釣り座に着いて腰を掛け、準備していた仕掛けの針3本に餌を付け始めたが、船体が上下に動揺しており、ふだんよりも時間が掛かった。(図1及び写真2参照)

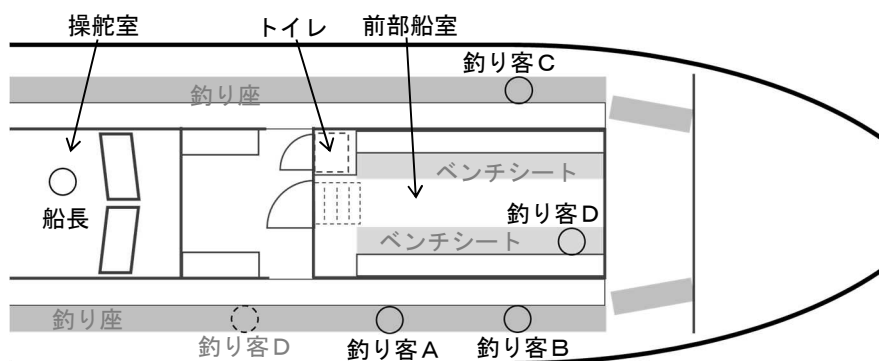


図1 船体前部の釣り客の配置



写真2 右舷側の釣り座

釣り客Aは、約3～4分掛けて餌を付け終え、到着前アナウンスから5分程度経過した頃、突然、腰を掛けていた座席が抜けたような感覚で落下し、釣り座に臀部を打ち付け、釣り座とブル

ワークとの間に倒れ込んだ。

釣り客Aは、釣り開始のアナウンスが流れた後、自身の釣り座上で横になり、手を上げて船長を呼んでいたところ、船首側の釣り客Bが声を掛けてくれたので船長を呼ぶことを依頼し、船体前部にきた船長に負傷した旨を伝え、一旦様子を見たものの症状が回復せず、船長に帰航を依頼した。

釣り客Aは、本船が係留地に着棧後、救急車で江戸川区所在の病院に搬送され、第1腰椎圧迫骨折と診断されて1月下旬まで入院したのち通院加療となった。

(3) 釣り客B

釣り客Bは、本船に乗船して受付時に決めた右舷前部の釣り座に荷物を置き、出航後、前部船室の出入口横に設けられたトイレを利用したのち、操舵室と前部船室との間に設置されたシートに腰を掛けていた。

釣り客Bは、到着前アナウンスを聞いて右舷前部の自身の釣り座に戻り、仕掛けや餌の準備で手元を見て作業していたところ、1回、2回と船体が上下に揺れ、3回目の揺れで上方に跳ね上げられた後、落下して釣り座に臀部を打ち付け、釣り座とブルワークとの間に倒れ込んだ。

釣り客Bは、船尾側の釣り客Aも同様に倒れているのを認め、自身も痛みで動けなかったもののしばらくして立ち上がり、周囲を見ると負傷したのが2人だけで船長も気付いていないようであったが、釣りが始まった後、釣り客Aが船長を呼んでいたのて声を掛け、釣り座から手を上げて船長を呼んだ。

釣り客Bは、腰の痛みが治まらないので前部船室に移動してベンチシートに横になっていたところ、船長から帰航する旨の説明を受け、救急車の手配を打診されたものの断り、帰航途中に家族に連絡した。

釣り客Bは、本船が係留地に着棧後、家族が運転する車で帰宅し、翌日、最寄りの病院を受診して、約3か月の通院安静加療を要する第2腰椎椎体骨折と診断された。

(4) 釣り客C及び釣り客D

釣り客Cは、本船に乗船し、出航後から釣り開始まで左舷前部の自身の釣り座に腰を掛けており、第1海堡を通過して徐々にうねりが出始め、同海堡を通過後5～10分程度経過した辺りで臀部が浮くほどの揺れがあったが、本船が速力を減じてからは臀部が浮くような揺れを感じなかった。

釣り客Dは、本船に乗船した後、右舷側の自身の釣り座で釣り道具を準備し、出航後、前部船室に入って釣り場到着を待っていたところ、到着前アナウンスで室内にいた数人の釣り客が順次出

	<p>ていき1人だけになった。</p> <p>釣り客Dは、釣りのポイントに到着したのちに釣り座に戻ろうと思い、船室内右舷側ベンチシートの最も船首側に腰を掛けていたところ、他の釣り客が出ていって5分程度経過した頃、いきなり船体の揺れで上方に跳ね上げられた後、落下してベンチシートに臀部を打ち付けた。</p> <p>釣り客Dは、かなり痛みがあったもののしばらくすると治まったので、前部船室を出て自身の釣り座に戻ったところ、船首側の釣り客Aが釣り座上で横になっているのを認めた。</p> <p>釣り客Cは、釣りが始まった後、右舷側の釣り客Bが船長を呼んでいたものの船長が気付いていなかったため、手を振り合図して船長に伝えた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 業務主任者</p> <p>本船は、船長が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>(2) 業務規程</p> <p>本船の業務規程には、波の影響による船体動揺について、次のとおり定められていた。</p> <p>① 安全確保のため業務主任者が利用者に対し周知すべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 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</li> </ul> <p>② 安全確保のため船長及び業務主任者が遵守すべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 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。</li> <li>* 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。</li> </ul> <p>(3) 船長の業務規程の遵守状況等</p> <p>① 安全確保のため周知すべき事項</p> <p>船長は、出航前、釣り客に対し、船室やトイレ等の設備やマスク着用等の感染予防対策に関する説明を行っていたが、船体動揺に関する注意事項については、釣り客が承知していると思い、周知していなかった。</p> <p>② 安全確保のため遵守すべき事項</p> <p>船長は、約20knで航行した場合の竹岡沖までの移動時間が、係留地から約1時間30分であり、また、本件灯浮標か</p>

ら約5分であり、釣り場のポイントによっては本件灯浮標を通過してから約5～8分を要していたが、ふだんから本件灯浮標を通過する際に到着前アナウンスを行っていた。

船長は、本事故当時、速力を減じ、うねりに合わせて回転数を調整しながら航行していたが、うねりがそれほど大きいわけではないことと、第1海堡を通過するまで海上が平穏で、釣り場到着までの待機場所について釣り客の自由にさせていたので、うねりが出てきた後も引き続き待機場所を釣り客の自由とし、また、ふだんどおりに到着前アナウンスを行った。

#### (4) その他

本船の前部及び後部船室は、室内の両舷にベンチシートを備えており、同シート座面にはクッションが施されていた。(写真3参照)



写真3 前部船室及びベンチシート

釣り客Dは、本事故後、臀部を打ち付けたのがベンチシート上のクッションであったので負傷せずに済んだと思った。

船長は、本件灯浮標北方沖で船首部に強い衝撃を受けて以降、釣り客が負傷するような大きな船体動揺を感じていなかったため、本件灯浮標北方沖の船体動揺で釣り客A及び釣り客Bが負傷したと思っていた。

本事故当時、本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。

#### (5) 過去の類似事故

##### ① 遊漁船の類似事故

本事故と同様に船首部が上下動して釣り客が跳ね上げられた後、甲板上等に落下し腰椎骨折等を負った事故が、平成23年10月以降、本事故を含めて14件(運輸安全委員会が報告書を公表した事故に限る。)発生し、21人の釣り客が腰椎骨折等を負っており、いずれも航行中で、遊漁船の前方の甲板上等に負傷している。また、平成28年以降は毎年発生し、平成30

年には4件発生している。

これらの遊漁船の類似事故では、船長等が減速すれば危険はないと思った、通常の速力で航行可能と判断した、過去に事故が発生していない等の理由から、本事故を含めて13件の類似事故において、業務規程に定められた、釣り客を後方に乗船させる指導や十分な減速等が適正に行われずに発生している。

(付表1 過去の類似事故(平成23年10月以降) 参照)

## ② 遊漁船及び小型旅客船の類似事故発生時の船速及び波高

運輸安全委員会が報告書を公表した、総トン数5トン以上の遊漁船(平成23年10月以降)及び小型旅客船での類似事故のうち、事故時の船速及び波高が明らかになったものは遊漁船が6件、小型旅客船が10件で、事故時の船速と波高の関係は図2のとおりである。なお、船速及び波高の記載に幅があるものは、最も小さな値とした。

また、参考として、「小型高速旅客船における腰椎骨折事故の再発防止対策について(日本小型船舶検査機構 平成27年11月4日付)」で示された特定の小型高速旅客船の操船資料から、客席の1列目で下向きの加速度が1Gを超える船速及び波高(乗客の臀部が椅子から浮き上がる状態)を示した。

(図2参照)

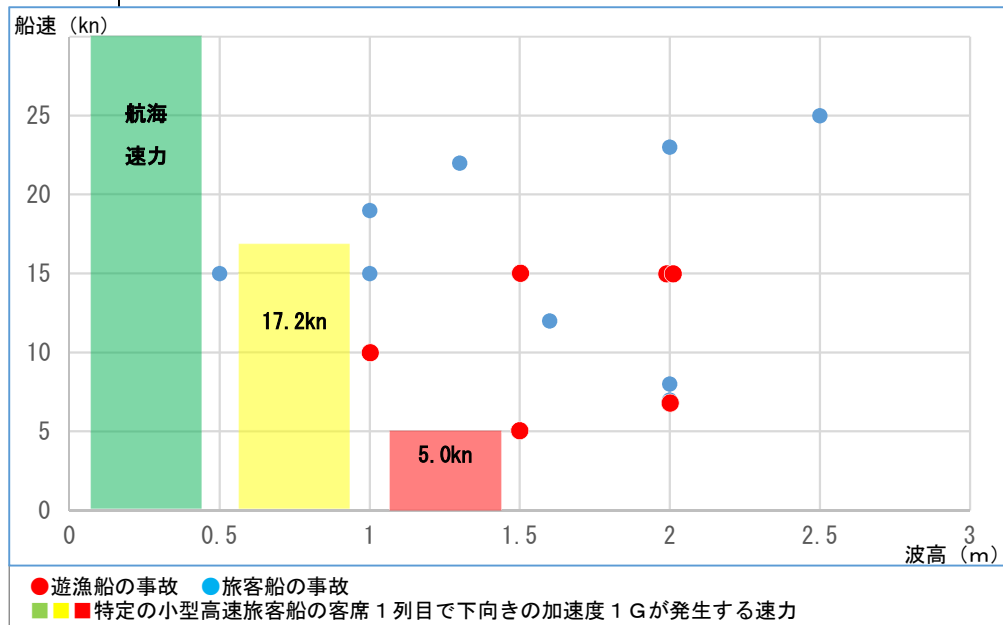


図2 遊漁船、小型旅客船(総トン数5トン以上)の船首上下動に伴う釣り客等が腰椎骨折等を負った事故時の船速と波高

なお、総トン数5トン未満の遊漁船では、他船の航走波で発生した事例が2件あった。

(6) 船首部の上下動に伴う釣り客負傷事故防止に向けた取組に関する調査

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、東京湾内の遊漁船業者（19社）の協力のもと調査を行い、その結果は次のとおりであった。

調査対象の遊漁船は、総トン数5～19トン、航海速力5～20knで、ほとんど（17社）が東京湾内で遊漁を行っていた。

すべての事業者は、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を認識し、釣り客への周知、船体動揺を軽減するための措置、釣り客の船体中央部より後方への移動等を行っていた。

① 釣り客への周知等

釣り客への周知は、ほとんど（15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、数社が船内に周知事項を掲示していた。

半数以上（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、<sup>つるぎ</sup> 剣埼沖等であった。

② 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、10kn程度とする事業者もあったが、半数の事業者は、船首が波をたたかなくなる、船の揺れが小さくなる等まで減速することとしていた。

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、波が高くない方向、船体の揺れが小さくなる方向等であった。

③ 釣り客の船体中央部より後方への移動等

半数以上の事業者は、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が最も多かった。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とき等としていた。

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



	<p>～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あった。</p> <p>その他の取組として、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、クッションの設置等を行っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <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) 事故発生時刻及び場所</p> <p>次のことから、本事故の発生時刻は、08時35分ごろであり、発生場所は、観音埼灯台から真方位112°2.9M付近であったものと考えられる。</p> <p>① 船長は、本件灯浮標の北方沖で速力を約15knに減じ、08時30分ごろ本件灯浮標の東側を通過する際、到着前アナウンスを行ったこと。</p> <p>② 釣り客A、釣り客B及び釣り客Dは、到着前アナウンスの約5分後に船体動揺により臀部を打ち付けたこと。</p> <p>③ 本件灯浮標の東側から釣りのポイントに向かう進路上を15knの速力で航行した場合に推算される位置</p> <p>船長は、本事故発生時の船体動揺に気付かず、本件灯浮標北方沖の船体動揺で釣り客A及び釣り客Bが負傷したと思ったが、釣り客の口述から、到着前アナウンス以後の船体動揺で釣り客A及び釣り客Bが負傷したのと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、観音埼東南東方沖において、南西方からの波高約0.5～1.0mのうねりがある状況下、約15knの速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が大きく上下動したことから、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客A及び釣り客Bが上方に跳ね上げられたのち落下し、釣り座に臀部を打ち付けて負傷したのと考えられる。</p> <p>釣り客A及び釣り客Bは、船長の到着前アナウンスを聞いたことから、右舷前部の釣り座に移動したのと考えられる。</p> <p>船長は、うねりが出てきた後も、波高が約0.5～1.0mと低く、航海速力である約20knから約15knに減速してからは大きな船体動揺を感じていなかったことから、引き続き待機場所を釣り客の自由とし、また、ふだんどおりに到着前アナウンスを行ったのと考えられる。</p> <p>船長は、船体中央部付近の操舵室の左舷側で操船していたこと、また、右舷前部の釣り客A及び釣り客Bの状態を見ていな</p>

かったことから、船首部の大きな動揺を把握することができなかつたものと考えられる。

(3) 業務規程の遵守状況に関する解析

① 利用者に対する周知

船長は、出航前、船体動揺に関する注意事項について、釣り客が承知していると思ったことから、周知していなかつたものと考えられる。

② 減速及び釣り客の船体中央部より後方への誘導

船長は、船首部の上下動による釣り客負傷事故を防止する目的で、うねりに合わせ、船速を調整して航行していたものと考えられる。

船長は、本件灯浮標の北方沖で速力を約15knに減じて以降、釣り客が負傷するような船体動揺を感じなかつたが、過去の類似事故（遊漁船及び小型旅客船）が波高1.0m、船速10～19knで発生していることから、釣り客を船体中央部より後方に移動させるか、約15knより更に減速するか、進路を変更する必要があつたものと考えられる。

(4) 遊漁船の類似事故の発生状況に関する解析

遊漁船の類似事故（平成23年10月以降）は、本事故を含めて14件発生し、平成28年以降は毎年発生しており、本事故を含めて13件の類似事故において、業務規程に定められた、釣り客を後方に乗船させる指導や十分な減速等が適正に実施されていなかつたものと考えられる。

(5) 船首部の上下動に伴う負傷事故防止に向けた取組等に関する解析

調査対象事業者は、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を認識し、釣り客への周知、船体動揺を軽減するための措置、釣り客の船体中央部より後方への移動を実施しているものと考えられる。

また、調査対象事業者は、船体動揺の軽減の目的で、船首部の上下動が大きくなつたとき、風速及び波高が一定以上となつたときに減速及び進路変更を行っているものの、その半数は、減速の程度について船体動揺の状況を見ながら調整していた。

調査対象事業者の半数は、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波高等の目安を持ち、目安を超えと思われる場合、釣り客を移動させてから出航する等、同種事故の発生防止に努めているものと考えられる。

(6) 再発防止に関する解析

遊漁船の類似事故及び本事故は、業務規程に定められた、釣り客を後方に乗船させる指導や十分な減速等が適正に実施されずに

	<p>発生していることから、遊漁船の船長等は、これら業務規程に定められた事項を適正に実施する必要があるものと考えられる。</p> <p>本事故では、船長が船首部の大きな上下動に気付くことなく発生し、また、遊漁船の類似事故では、船長等が減速すれば危険はないと思う等して十分に減速することなく発生しており、船体動揺の状況を見ながらの対応では十分な減速が行われず、同種事故が発生する可能性があることから、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波高等の目安を設け、目安を超えと思われる場合、釣り客を移動させてから出航する等の措置を採る必要があるものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、観音埼東南東方沖において、南西方からの波高約0.5～1.0mのうねりがある状況下、約15knの速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が大きく上下動したため、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客A及び釣り客Bが上方に跳ね上げられたのち落下し、釣り座に臀部を打ち付けたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>船長は、うねりが出てきた後、航海速力である約20knから約15knに減速してから大きな船体動揺を感じていなかったことから、同じ速力で航行を続け、また、ふだんどおりに到着前アナウンスを行ったことから、釣り客A及び釣り客Bが、右舷前部の釣り座に移動したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>船長は、本事故後、到着前アナウンスを廃止し、航行中の船体前部への立入りを禁止するとともに、第1海堡を通過する際に船体動揺についての注意喚起をアナウンスすることとした。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止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>・ 遊漁船の船長等は、波の影響により船体が動揺するとき、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、また、波の影響により船体が動揺して危険が予想されるとき、利用者を船体中央部より後方に移動させる指導等、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を遵守すること。</li> <li>・ 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を適正に遵守するため、次の事項を検討し、実施すること。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 航行する海域の波の発生特性、過去の類似事事故事例、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、釣り客を船体中央部より後方に移動させる風向、風速、波向、波高等の目安（船速に応じた）を設けること。</li> <li>(2) 航行中に(1)の目安を超えた場合は、停船又は十分に減速す</li> </ol> </li> </ul>

	<p>るなどし、安全を確保してから釣り客を船体中央部より後方に移動させること。</p> <p>(3) 航行予定海域の風、波等の情報を入手し、(1)の目安を超える場合は、釣り客が船体中央部より後方に移動したことを確認した後に出航等すること。また、(1)の目安を超える海域が遠方である場合は、同海域に入る十分手前で、釣り客を船体中央部より後方に移動させること。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遊漁船業者は、遊漁船の船長等に上記事項を遵守するよう教育及び指導すること。</li> <li>・遊漁船の船長は、釣り場に到着するまで、釣り客の移動を促すようなアナウンスを控えること。</li> </ul>
<p><b>意見</b></p>	<p>本事故は、本船が、観音埼東南東方沖において、南西方からの波高約0.5～1.0mのうねりがある状況下、約15knの速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が大きく上下動したため、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客A及び釣り客Bが上方に跳ね上げられたのち落下し、釣り座に臀部を打ち付けたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>船長は、うねりが出てきた後、航海速力である約20knから約15knに減速してから大きな船体動揺を感じていなかったことから、同じ速力で航行を続け、また、ふだんどおりに到着前アナウンスを行ったことから、釣り客A及び釣り客Bが、右舷前部の釣り座に移動したものと考えられる。</p> <p>運輸安全委員会は、平成23年9月、遊漁船による同種事故の再発防止のため、水産庁長官に意見を述べ、水産庁は、同年10月、「遊漁船の船長等は、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する」こと等を加える業務規程例の改正を行い、都道府県知事に対して遊漁船業者に業務規程の改正を行うよう指導することを助言した。</p> <p>しかしながら、遊漁船における類似事故（運輸安全委員会が報告書を公表した事故に限る。）は、その後も14件発生し、21人の釣り客が腰椎骨折等を負っており、平成28年以降は毎年発生している。</p> <p>これらの事故では、業務規程に定められている、釣り客を後方に乗船させる指導や十分な減速等が適正に行われずに発生していることから、遊漁船の船長等による業務規程の遵守の徹底が必要と考える。</p> <p>このことから、当委員会は、本事故調査等の結果を踏まえ、遊漁船を利用する釣り客の安全を確保するため、水産庁長官に対し、運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、下記のとおり意見を述べる。</p> <p style="text-align: center;">記</p>

水産庁長官は、都道府県知事に対して、遊漁船業者に、本事故等による釣り客の被害の発生を周知するとともに、釣り客の安全確保のため、次の事項を実施、徹底するよう指導することを助言すべきである。

(1) 遊漁船の船長等は、波の影響により船体が動揺するとき、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、また、波の影響により船体が動揺して危険が予想されるとき、利用者を船体中央部より後方に移動させる指導等、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を遵守すること。

(2) 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を適正に遵守するため、次の事項を検討し、実施すること。

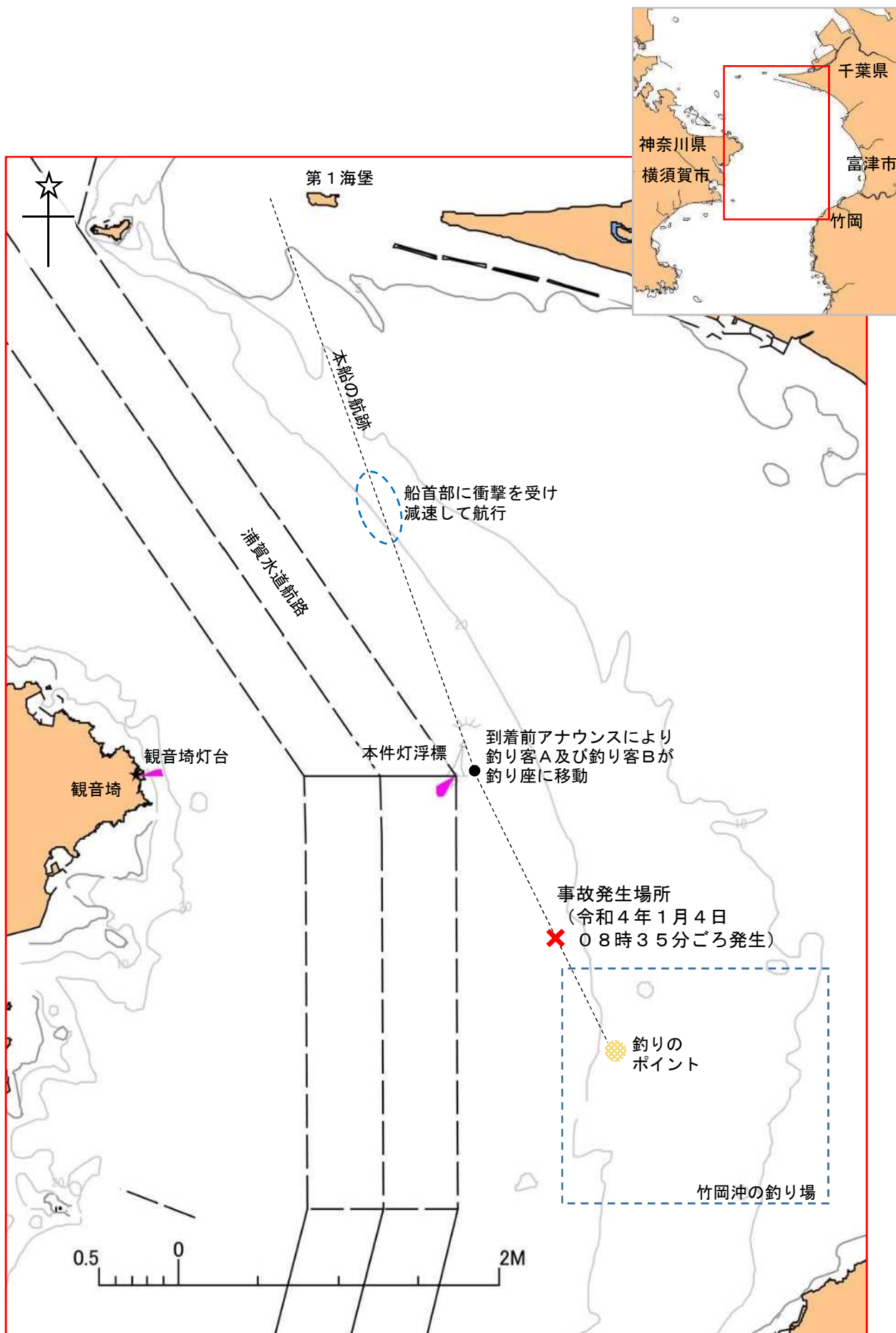
① 航行する海域の波の発生特性、過去の類似事件事例、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、釣り客を船体中央部より後方に移動させる風向、風速、波向、波高等の目安（船速に応じた）を設けること。

② 航行中に①の目安を超えた場合は、停船又は十分に減速するなどし、安全を確保してから釣り客を船体中央部より後方に移動させること。

③ 航行予定海域の風、波等の情報を入手し、①の目安を超える場合は、釣り客が船体中央部より後方に移動したことを確認した後に出航等すること。また、①の目安を超える海域が遠方である場合は、同海域に入る十分手前で、釣り客を船体中央部より後方に移動させること。

(3) 遊漁船業者は、遊漁船の船長等に上記(1)及び(2)の事項を遵守するよう教育及び指導すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 過去の類似事故（平成23年10月以降）

発生日	船名、発生場所等	釣り客被害	概要・原因	業務規程の遵守状況（判明しているもの）・再発防止等
平成25年 1月8日	遊漁船新海 総トン数：6.6トン 長崎県壱岐市西北西沖 波高：約1.5～2m 船速：約5～6kn 負傷場所：船首甲板	1人 胸椎破裂 骨折	船長が、連続して来る北方からの波高約1.5～2mのうねりを認め、うねりを正船首に受けるようにしたが、うねりを認めたのが目前であったので、釣り客に対し、うねりに対する注意喚起を行うことができなかつたため、船首甲板にいた釣り客が、船首が上下動した際、体が空中に浮いた後、船首甲板に落下して発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・短時間の移動であったこと等から、後ろへ移動することなどの注意を行わなかつた。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、航行中、釣り客が船首付近に立ち入らないように注意すること、及び船体動揺を軽減させる針路又は速力とすること。
平成28年 8月13日	遊漁船太郎丸 総トン数：11トン 青森県外ヶ浜町北西方沖 波高：約1m 船速：約10kn 負傷場所：前部甲板	1人 胸骨圧迫 骨折等	波高約1mの潮波が発生している海域に約10knの速力で進入したため、船首部が上下動し、前部甲板右舷側で手すりをつかんで立っていた釣り客が転倒したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速すれば、釣り客に危害が及ぶことはないと思っていた。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、波の状況を周知するとともに十分に減速すること。
平成28年 9月23日	遊漁船釣人家X I 総トン数：10トン 和歌山市西南西方沖 波高：約1.5m 船速：約15kn 負傷場所：前部甲板	3人 腰椎圧迫 骨折/ 胸椎圧迫 骨折/ 鼻骨骨折等	遭遇した波高約1.5mの波を速力約15knの滑走状態で乗り越えたため、船体が上下動し、前部甲板の椅子に腰を掛けていた釣り客のうち、3人が椅子等に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・船尾方に誘導していなかつた。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長等は、釣り客を船尾方に誘導等するとともに、波に対応した十分な減速等を行うこと。
平成29年 4月1日	遊漁船第三宝生丸 総トン数：9.7トン 福井県美浜町北方沖 波高：約2m 船速：約7kn 負傷場所：前部甲板	1人 左寛骨臼 骨折	釣り客が、ハンドレールから手を放して立ち上がった際、波高約2mの波を受けて船体が縦揺れしたため、身体が持ち上げられて落下し、臀部を甲板に打ったことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速して走れば、船体動揺を軽減できる思い、客室に誘導しなかつた。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を客室に誘導等すること。

平成 29 年 5 月 27 日	遊漁船安全丸 総トン数：7.9 トン 京都府伊根町東方沖 波高：約 2m 船速：約 15kn 負傷場所：前部甲板	1 人 腰椎破裂 骨折	波浪を左舷前方から受けて縦揺れを繰り返しながら北北西進中、波高約 2m の波浪を乗り越えた際、船体が縦揺れして船首部船底を波間に打ち付けたため、前部甲板中央部にいた釣り客が、衝撃を臀部から腰部に受けたことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速していたので、釣り客が負傷することはないと思い、後方に誘導していなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を動揺が比較的小さい後方へ乗せ、速力を大幅に減じること。
平成 29 年 9 月 9 日	遊漁船 DianaⅢ 総トン数：5 トン未満 山形県酒田市北北西方沖 波高：約 1m 船速：ゆっくり 負傷場所：前部甲板	1 人 足首腓骨 骨折	船長が波を認めて減速後、船首が急激に上下に動揺したため、釣り客が、船首部のステップ上で身体のバランスを崩した際、左足首から前部甲板に落ちたことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・安全確保のための事項を周知していなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、航行中、前部甲板に釣り客が立ち入らないよう周知及び指導すること。
平成 30 年 6 月 29 日	遊漁船南海 総トン数：9.1 トン 鹿児島県屋久島南西方沖 波高：約 2m 船速：約 15～16kn 負傷場所：中央	1 人 胸椎圧迫 骨折	潮目が生じていた海域を約 15～16kn の速力で航行したため、船長が、船首方至近に約 2m の波が隆起したのを認め、主機のスロットルレバーを最低に操作して減速したものの、波に乗って船首部が上下動し、寝室で寝ていた釣り客の身体が浮いた後に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・釣り客が全員船室内にいて危険だと思っていなかったため、約 15～16kn で航行した。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、潮目が発生している海域を航行する際、手前で十分に減速するなど、波の影響による船体動揺の軽減を図ること。
平成 30 年 9 月 11 日	遊漁船睦希丸 総トン数：4.9 トン 鹿児島県薩摩川内市南西方沖 波高：約 1.5m 船速：約 16kn 負傷場所：前部甲板	1 人 腰椎圧迫 骨折	風力 4 の北東風が吹き、船首方から波高約 1.5m の波を受ける状況下、船長が釣り客を前部甲板に乗せた状態で約 16kn の速力で航行していたため、波に乗って船首部が上下動した際、釣り客の身体が浮いた後に甲板上に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・通常どおりの速力で航行可能と判断して、後方に移動させなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を船体後方等へ移動させるとともに、十分に減速するなど波の影響による船体動揺の軽減に努めること。
平成 30 年 10 月 13 日	遊漁船第八茂栄丸 総トン数：4.9 トン 茨城県北茨木市南方沖	2 人 肩関節脱臼 骨折/ 挫傷	船首方から風浪を受ける状況下、船長が、減速して航行すれば危険はないと思い、釣り客を前部甲板に乗せていたため、大波により船首部が上下動した際、釣り客が転倒したことにより発生したものと考	○業務規程の遵守状況 ・減速すれば特に危険はないと思い、後方に移動させなかった。 ○再発防止策



	波高：約 2～3m 船速：約 8kn 負傷場所：前部甲板		えられる。	・遊漁船の船長は、釣り客を船体後方へ移動させるとともに、十分に減速するなど波の影響による船体動揺の軽減に努めること。
平成 30 年 10 月 28 日	遊漁船結愛丸 総トン数：4.9 トン 徳島県鳴門市撫養港 波高：約 3m 船速：約 10kn 負傷場所：前部甲板	2 人 腰椎圧迫 骨折/ 打撲	船首方から波高約 3 m のうねりを受ける状況下、船長が、釣り客を前部甲板に乗せた状態で航行していたため、うねりを乗り越えて船体が縦揺れした際、前部甲板右舷側にいた釣り客が臀部を甲板に打つ等したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・他の釣り客がいたこと等から、後方への誘導を行っていなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を客室又は後部甲板に移動させること。
令和元年 12 月 14 日	遊漁船純晴丸 総トン数：4.5 トン 愛媛県松山市北方沖 波高：航走波 船速：約 3kn 負傷場所：前部甲板	1 人 腰椎圧迫 骨折	魚群探索をしながら約 3 kn の速力で北西進中、右舷方を高速船が通過した際、船長が、怪我をするほどの波は来ないと思い、釣り客を前部甲板に乗せた状態で航行していたため、航走波を乗り越えて船体が縦揺れし、釣り客が、跳ね上げられて甲板上に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・事故等は起きないと思い、後方への誘導を行っていなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、たとえゆっくり走っていたとしても、航走波で船体動揺が予測されるので、釣り客を客室又は後部甲板に移動させること。
令和 2 年 10 月 26 日	遊漁船 SEA DREAM 総トン数：2.2 トン 香川県三豊市詫間港 波高：航走波 船速：約 5～6kn 負傷場所：船首部	1 人 脛骨骨折	船首部で幼児を抱いたまま立って旅客船に手を振っていたため、船体の上下動で動けなくなり、数波目の大きな波で船体が上下動した際に体が浮き、甲板上に落ちて発生したものと考えられる。	○再発防止策 ・遊漁船の船長は、船体の上下動が予想される場合など、必要な時機に繰り返して座るように指示すること。
令和 3 年 8 月 21 日	遊漁船ミタチ丸 総トン数：4.3 トン 兵庫県東播磨港南西方沖 波高：約 1m 船速：約 8kn 負傷場所：前部甲板	3 人 腰椎圧迫 骨折/ 打撲/ 打撲	風力 5～6 の南南東風が吹く中、船長が、釣り客 3 人を前部甲板に乗せた状態で航行を続けたため、波向が様々な方向となるとともに波高が約 1.0 m となった波を受けて船体が上下に動揺した際、釣り客 3 人が体を甲板等に打ったことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・波が高くなることは知っていたが、過去に事故もなく、釣り客を後部甲板に移動させなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を後部甲板等に移動させること。 ・遊漁船の船長は、十分に減速するなど波の影響による船体動揺の軽減に努めること。