

令和5年3月28日
運輸安全委員会

遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故に係る意見に基づく報告について

運輸安全委員会は、標記につきまして令和5年2月16日付けで水産庁長官に対して意見を行っていたところですが、今般、意見に基づく措置の報告がありましたのでお知らせします。(別添)

なお、この通知については、意見の内容を反映したものとなっています。

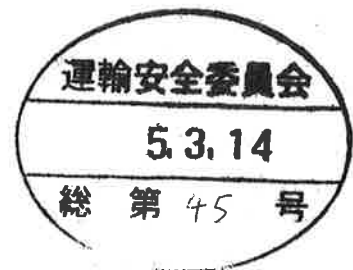
4水管第3562号-1
令和5年3月13日

運輸安全委員会
事務局総務課長 殿

水産庁資源管理部管理調整課長

運輸安全委員会からの意見について

令和5年2月16日付け運委総第349号による「遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故に係る意見について」を受け、遊漁船の事故防止及び遊漁船利用者の安全の確保のため、関係都道府県水産部局の長及び遊漁船業務主任者講習実施者に対して、別添のとおり通知したのでお知らせします。



関係都道府県水産部局の長（別記参照） 殿

水産庁資源管理部管理調整課長

運輸安全委員会からの意見について（通知）

日頃から、遊漁船業行政への御理解・御協力、遊漁船業者へのご指導等大変ありがとうございます。

この度、運輸安全委員会委員長から水産庁長官に対して、運輸安全委員会設置法（昭和48年法律第113号）第28条に基づき、別添「遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故に係る意見について」（令和5年2月16日付け運委総第349号）が発出されました。

また、同日付で運輸安全委員会は、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～」を公表したところです。

遊漁船の事故防止及び遊漁船利用者の安全の確保については、業務規程例（平成15年3月7日付け14水管第3670号水産庁長官通知）等に基づき、日頃御指導いただいているところとは存じますが、上記について御了知の上、下記事項について、貴管下の遊漁船業者等に対し御指導いただくようよろしくお願いいたします。

記

- (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

別記

北海道水産林務部長	徳島県農林水産部長
青森県農林水産部長	香川県農政水産部長
岩手県農林水産部長	愛媛県農林水産部長
宮城県水産林政部長	高知県水産振興部長
秋田県農林水産部長	福岡県農林水産部長
山形県農林水産部長	佐賀県農林水産部長
福島県農林水産部長	長崎県水産部長
茨城県農林水産部長	熊本県農林水産部長
埼玉県農林部長	大分県農林水産部長
千葉県農林水産部長	宮崎県農政水産部長
東京都産業労働局農林水産部長	鹿児島県商工労働水産部長
神奈川県環境農政局農水産部長	沖縄県農林水産部長
新潟県農林水産部長	
富山県農林水産部長	
石川県農林水産部長	
福井県農林水産部長	
山梨県農政部長	
長野県農政部長	
岐阜県農政部長	
静岡県経済産業部長	
愛知県農林水産部長	
三重県農林水産部長	
滋賀県農政水産部長	
京都府農林水産部長	
大阪府環境農林水産部長	
兵庫県農林水産部長	
奈良県食と農の振興部長	
和歌山県農林水産部長	
鳥取県農林水産部長	
島根県農林水産部長	
岡山県農林水産部長	
広島県農林水産部長	
山口県農林水産部長	

遊漁船業務主任者講習会実施者（別記参照） 殿

水産庁資源管理部管理調整課長

運輸安全委員会からの意見について（通知）

日頃から、遊漁船業行政への御理解・御協力、遊漁船業者へのご指導等大変ありがとうございます。

この度、運輸安全委員会委員長から水産庁長官に対して、運輸安全委員会設置法（昭和48年法律第113号）第28条に基づき、別添「遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故に係る意見について」（令和5年2月16日付け運委総第349号）が発出されました。

また、同日付で運輸安全委員会は、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～」を公表したところです。

遊漁船利用者の安全の確保及び利益の保護に関する事項については、遊漁船業務主任者を養成するための講習において、受講者に対して講習テキスト等により御説明いただいているところとは存じますが、下記事項についてもあわせて御説明いただき、遊漁船の事故防止及び遊漁船利用者の安全の確保により一層の御尽力をお願いいたします。

記

- (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

別記

北海道 桶本 建郎
北海道 向山 仁志
北海道 合同会社道東海事サービス 代表社員
青森県 有限会社 東北小型船舶免許センター 代表取締役
青森県 尾崎 幸弘
秋田県 高桑 幸蔵
茨城県 株式会社 茨城海技学院 代表取締役
東京都 一般社団法人 全日本釣り団体協議会 会長
神奈川県 株式会社 高松船舶 代表取締役
神奈川県 一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興会 会長
新潟県 株式会社 船舶職員養成協会北陸信越 代表取締役
福井県 福井県漁業協同組合連合会 代表理事会長
静岡県 有限会社 船舶免許静岡更新センター 代表取締役
静岡県 渡邊 和紀
三重県 カネニ総業株式会社 代表取締役
京都府 谷川 高規
和歌山県 岡本 将和
島根県 株式会社MSTC 代表取締役
広島県 一般財団法人 尾道海技学院 会長
広島県 一般社団法人 広島海技学院 理事長
広島県 株式会社 ロイヤルコーポレーション 代表取締役
山口県 一般財団法人 関門海技協会 代表理事
香川県 一般財団法人 四国船舶職員養成協会 会長
愛媛県 小林 芳人
高知県 沖 幸智
福岡県 ドルフィン船舶免許センター株式会社 代表取締役
福岡県 株式会社日本海洋資格センター 代表取締役
福岡県 株式会社オーシャン登録小型船舶教習所 代表取締役
福岡県 株式会社 ボート免許センター 代表取締役
福岡県 堀川船舶株式会社 代表取締役
佐賀県 坂井 金治
佐賀県 堀川 純
長崎県 株式会社 ケイエムマリン 代表取締役
長崎県 合同会社 石倉海事事務所 代表社員
鹿児島県 重信 良広
沖縄県 株式会社 まどか海事事務所 代表取締役
沖縄県 眞喜志 治
沖縄県 仲里 修
沖縄県 平本 明彦
沖縄県 横田 裕介
沖縄県 玉城 正憲
沖縄県 川口 駿

水産庁長官

神谷 崇 殿

運輸安全委員会

委員長 武田 展雄

遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故に係る意見について

本事故は、第十五須原丸が、神奈川県横須賀市観音埼東南東方沖において、南西方からの波高約 0.5～1.0 m のうねりがある状況下、約 15 ノット (kn) 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。

船長は、うねりが出てきた後、航海速力である約 20 kn から約 15 kn 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。

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。

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。

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。

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、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。

なお、この意見を受けて何らかの措置を講じた場合は、その内容を通知方よりよくお取り計らい願いたい。

記

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。



船舶事故分析集

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～

1. はじめに	1
2. 船体上下動等による事故発生時の状況	2
3. 船体上下動等による事故の事例	4
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	6
5. まとめ	8

1. はじめに

船釣りは、多彩な釣魚はもちろんのこと、潮の香りや波間の船のたゆたいに日常を忘れて楽しむ娯楽として親しまれています。その一方、船舶は、不安定な水面に浮いて、絶えず風や波などの外力を受けて浮動しており、気象・海象に注意しなければ、安全を保つことが困難となります。

運輸安全委員会が発足した平成 20 (2008) 年 10 月から令和 5 (2023) 年 2 月までに事故調査報告書を公表した事故のうち、遊漁船釣り客の死傷事故は 37 件で、計 46 人の釣り客が死傷しています。死傷事故の態様をみると、37 件のうち 18 件(49%)が、船体が上下動し釣り客の身体が浮き上がり落下すること(船体上下動等)により発生していました。(図 1 参照) また、死傷した 46 人の状況をみると、14 人(30%)が脊椎骨折(主に胸椎と腰椎の境目付近の骨折)を負っており、いずれも船体上下動等による事故により負傷しています。(図 2 参照)

そこで、本ダイジェストでは、釣り客の脊椎骨折等事故防止に向けて、事故の発生状況と事故事例とともに、事故防止に向けたポイントについてとりまとめました。

※ 「死傷事故」とは、死傷者が発生した船舶事故のうち、衝突、乗揚、転覆、浸水、火災などによらないもので、波などの船体動揺によるものや船体からの落水によるものなどが含まれます。

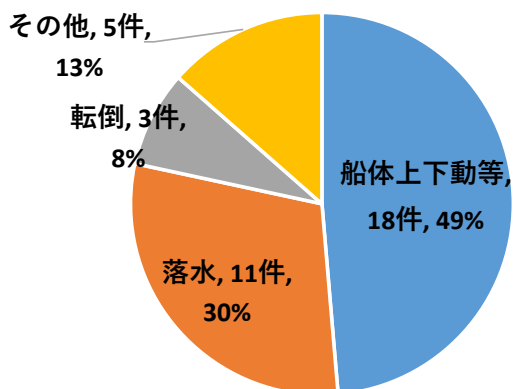


図 1 遊漁船における死傷事故の態様

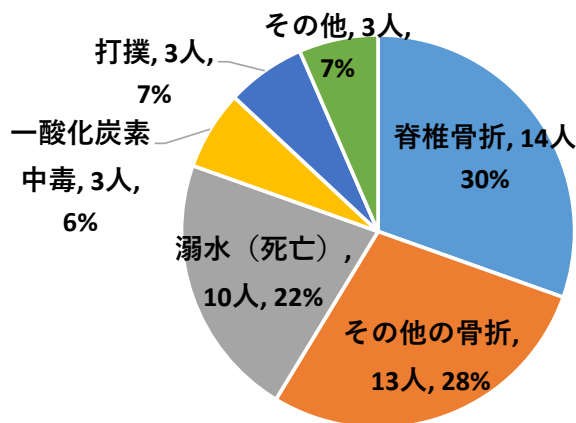
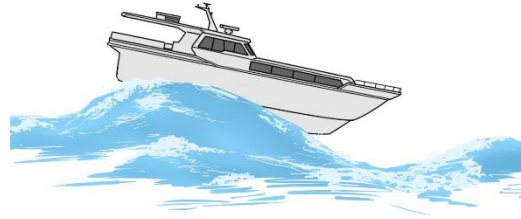
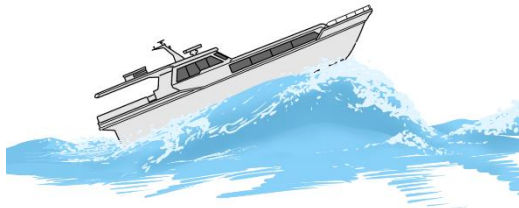


図 2 死傷事故における死傷者の状況

2. 船体上下動等による事故発生時の状況

2.1 事故の発生時の海象及び運航状況等

船体上下動等による事故は、船体が上下に動揺（縦揺れ）して船首が持ち上がった際、釣り客の身体が浮き上がって落下することで発生していました。



船体上下動等による事故 18 件について、事故発生時の海象及び運航状況等を分類すると、以下のことが分かりました。

(1) 事故時の海象

① 波向

波の方向を分類すると、**ほぼ船首方から波を受けた状態で発生**していました。

(表 1 参照)

表 1 事故発生時の波向

波を受けた方向					合計
船首方	右舷船首方	左舷船首方	船尾方	不明	
11	4	2	0	1	18

単位：件

② 波高

波高を分類すると、2.0m以上が7件と、高い波によって事故が発生しているほか、1.0～1.5m未満で4件、0.5～1.0m未満で1件と、**1.0m前後の波高でも事故が発生している**ことが分かります。

なお、調査報告書において波高の記載に幅があるものは、その最も小さな値として分類しています。(表 2 参照)

表 2 事故発生時の波高

波高 (m)	件数	%
0.5 未満	0	0
0.5～1.0 未満	1	6
1.0～1.5 未満	4	22
1.5～2.0 未満	3	17
2.0 以上	7	39
不明	3	17

(2) 速力

速力を分類すると、5～10 ノット未満の速力で7件の事故が発生しているほか、「ゆっくり」、5 ノット未満の速力でそれぞれ1件と、**比較的低い速力でも多くの事故が発生していることがわかります。**

なお、調査報告書速力の記載に幅があるものは、最も小さな値として分類しています。

(表3参照)

表3 事故発生時の速力

速力 (ノット)	件数	%
ゆっくり	1	6
5 未満	1	6
5～10 未満	7	39
10～15 未満	4	22
15～20 未満	4	22
20 以上	1	6

2.2 釣り客の着席位置と負傷状況

船体上下動等による事故において負傷した釣り客は25人でした。

(1) 着席位置

釣り客の着席位置を分類すると、船体の前部(船首部)において24人が負傷しており、**事故の発生は船体前部に集中していました。**

(表4参照)

表4 釣り客の着席位置

着席位置	人数	%
前部 (船首部)	24	96
中央部	1	4
後部 (船尾部)	0	0

(2) 負傷状況

釣り客の負傷状況を分類すると、**脊椎骨折が14人と、約6割を占めていました。**

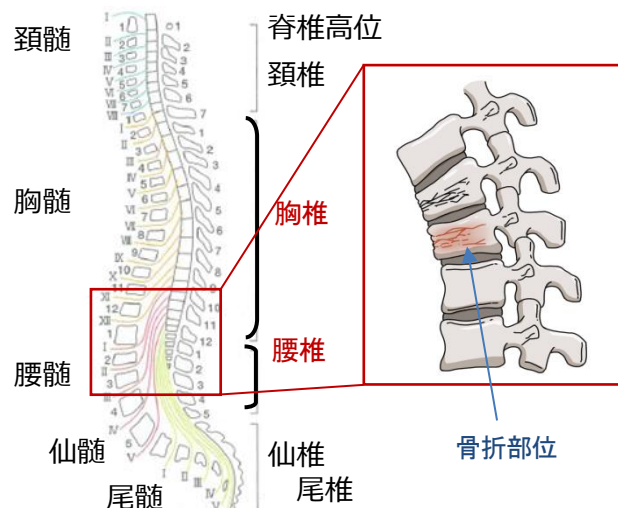
(表5参照)

表5 釣り客の負傷状況

負傷状況	人数	%
脊椎骨折	14	56
その他の骨折	7	28
打撲	3	12
その他	1	4

参考

脊椎骨折とは、脊椎が過屈曲損傷する圧迫骨折と、脊椎に垂直に軸圧がかかって損傷する破裂骨折をいい、転倒や尻もちのような衝撃や外力で受傷することがあります。



参考文献：「整形外科専門医になるための診療スタンダード第1巻 脊椎・脊髄」

3. 船体上下動等による事故の事例

1 うねりにより右舷船首部が上下動し、右舷前部に腰を掛けていた釣り客2人が脊椎骨折

事故の概要：遊漁船（本船、19トン、1人乗組み、釣り客20人）が南南東進中、うねりにより右舷船首部が上下動し、右舷前部の釣り座（釣りをを行う座席）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後落下し、釣り座に臀部を打ち付けて脊椎骨折を負った。

気象海象：晴れ、風向南西、風力4、視界良好、波高約0.5～1.0m、波浪注意報発表中

事故の経過

船長は、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、出航前、釣り客に対し、周知していなかった。

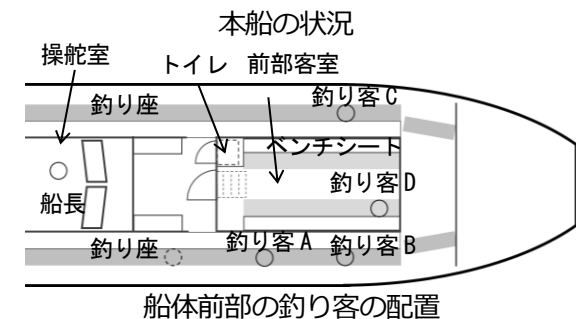
船長は、釣り場に向け南南東進中、うねりが出てきたので、速力を約15ノットに減じ、うねりに合わせて回転数を調整しながら航行した。

船長は、釣り場への到着前アナウンスを行い、釣り客A、釣り客Bは、右舷前部の釣り座に移動した。

釣り客A、釣り客B、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。

・船長は、うねりが出てきた後も、波高は低く、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、待機場所を釣り客の自由にさせ、**ふだんどおり**に到着前アナウンスを行った。
・船長は、船体中央部付近の操舵室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の状態を見ていなかったことから、負傷発生時に**船首部の大きな動揺を把握することができなかった**。

原因：本事故は、本船が、うねりがある状況下、約15ノットの速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が上下動したため、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て負傷したものと考えられる。



再発防止に向けて（事故の防止対策）※水産庁に対する意見の内容を含みます

- ・遊漁船の船長及び遊漁船業者は、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。
- ・遊漁船の船長及び遊漁船業者は、航行中に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。
- ・遊漁船の船長及び遊漁船業者は、航行予定海域の風、波等の情報を入手し、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。
- ・遊漁船の船長等は、業務規程の**船体動揺による負傷事故防止に関する規定を遵守**すること。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（2023（令和5）年2月16日公表）

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2023/MA2023-2-8_2022yh0025.pdf

2 波を受けて船体が上下に動揺した際、前部甲板にいた釣り客3人が脊椎骨折等を負った

事故の概要：遊漁船（本船、4.3トン、1人乗組み、釣り客12人）が北西進中、波により船体が動揺した際、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客3人が、体が宙に浮いた後、甲板等に落下したことにより脊椎骨折等を負った。

気象海象：曇り時々雨、風向南南東、風力5~6、視界良好、波高約1.0m、波浪注意報発表中

事故の経過

本船は、遊漁を行った後帰航を開始し、約15ノットの速力で西北西進した。

船長は、前路に波が発生しており、着岸予定の岸壁へ続く水路の入口付近（本件海域）において、防波堤及び企業岸壁に反射し、波向が様々な方向となるとともに、波高が約1.0mとなっているのを認めた。

前部甲板のクーラーボックス等に腰を掛けていた釣り客3人は、船体が上下に揺れて体が宙に浮いた後、甲板等に落下して腰部に痛みを感じた。



- ・船長は、**本件海域を通過した経験が豊富で、本件海域が沖よりも波高が高くなることを知っていた。**
- ・船長の経験では、過去に本件海域を航行して前部甲板の釣り客が負傷したことがなかった。
- ・船長は、**減速して航行すれば安全に航行できると思い、前部甲板の釣り客を後部甲板に移動させることはしていなかった。**

断崖状の海岸や人工の防波堤などに波が当たると波がはね返され、向きを変えて別の方向に進むことがあります。この現象を反射と呼びます。その際、**入射波と反射波の山が重なり合うと、元の波高の2倍近い波が出現**することもあります。(気象庁ウェブサイトより)

原因：本事故は、本船が本件海域を北西進中、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1.0m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。

再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・遊漁船の船長は、**防波堤や岸壁に囲まれた海域**で波が発生すると、**反射により波向が様々な方向となるとともに波高が高くなる**ことがあるので、**海面の状況を確認**しながら航行し、**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。
- ・遊漁船の船長は、船体動揺が予測される場合、**釣り客をキャビンまたは後部甲板に移動**させること。
- ・遊漁船の船長は、負傷者が発生した可能性のある場合には、**速やかに乗船者全員に負傷の有無を確認**し、負傷者の発生を知った場合には、**直ちに救急車の手配などの適切な措置**を講じること。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。(2022(令和4)年3月24日公表)

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-3-14_2021kb0081.pdf

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）

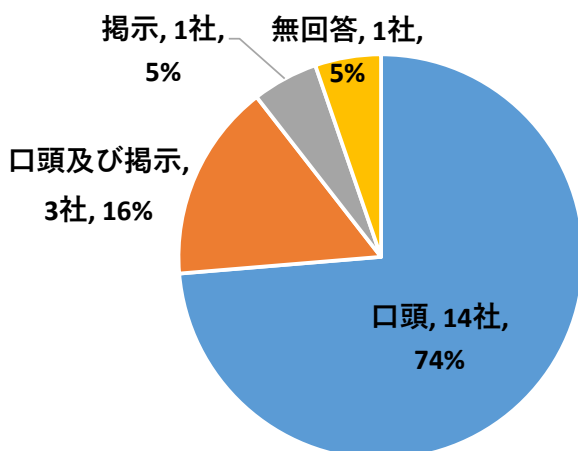


図3 釣り客への周知方法

■ 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）

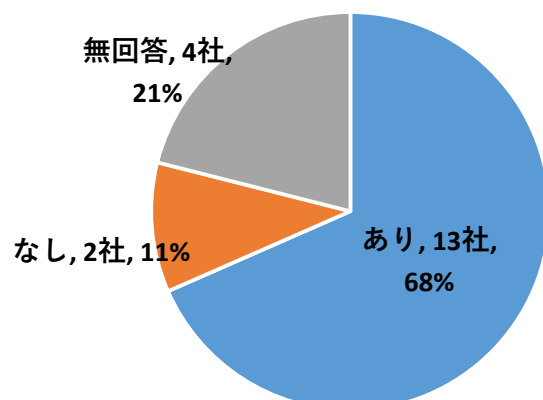


図4 注意を要する海域の認知の有無

■ 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船首が波をたたかなくなるまで (9社) ・ 10ノット前後まで減速 (2社) ・ 5ノットまで減速 (1社)
	上下動 50～100cm	(2社)	
	上下動 30～40cm	(1社)	
・ 風速	10～15 m/s	(6社)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 波が低い方向 (3社) ・ 船体の揺れが小さくなる方向 (1社) ・ 状況、海域による (1社)
	8 m/s	(1社)	
・ 波高	2.0～2.5 m	(2社)	
	1.0～1.5 m	(6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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動するまで出航等しない (11社) ・ 減速して出航等する (8社)
	13～15 m/s	(3社)	
・ 波高	2.0～2.5 m	(2社)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航行中に釣り客を移動させる時機
	1.0～1.5 m	(7社)	
	0.5 m	(1社)	
・ その他	船体が大きく揺れると予想される時	(1社)	
	船首が波をたたかなくなる時	(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。

5. まとめ

遊漁船釣り客の死傷事故には、過去の発生状況から、次のような特徴がありました。

- 釣り客の死傷事故のうち、**船体上下動等により発生したものが約 5 割**
- 釣り客の死傷事故による死傷者のうち、**約 3 割が船体上下動等により脊椎骨折**

そこで、船体上下動等による事故の発生状況を見ると、次のような特徴がありました。

- **船首方から波を受け、船体が上下に動揺（縦揺れ）して船首が持ち上がった際、釣り客の身体が浮き上がって落下することで事故が発生**
- 2.0m以上の高い波によって事故が発生しているほか、**1.0m前後の波高でも事故が発生**
- **5~10 ノットといった比較的低い速力でも多くの事故が発生**
- 釣り客の着席位置を分類すると、**事故の発生は船体前部に集中**

同種事故防止に向けては、主に次の点が重要であることが分かりました。

- 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、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。**
- 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、航行中に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。**
- 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、航行予定海域の風、波等の情報を入手し、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**
- 遊漁船の船長等は、業務規程の**船体動揺による負傷事故防止に関する規定を遵守すること。**

事故防止分析室長のひとこと

遊漁船事業者のみなさまにおかれては、新型コロナウイルス感染症対策として、釣り客どうしの密を避けつつも、安全運航に配慮されるという大変なご苦勞をなさっている昨今の状況をお察し申し上げます。

本ダイジェストでご紹介した事故防止対策を取り入れていただくことで、みなさまにとってのより一層の安全確保につながることを願っております。

〒160-0004
東京都新宿区四谷1丁目6番1号
四谷タワー15F
国土交通省運輸安全委員会事務局
担当：総務課 事故防止分析室

TEL 03-5367-5026
URL <https://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>
e-mail hqt-jtsb_bunseki@gxb.mlit.go.jp

「運輸安全委員会ダイジェスト」に関するご意見や、
出前講座のご依頼をお待ちしております。

○ 運輸安全委員会が述べた意見（遊漁船第十五須原丸釣り客負傷事故 令和5年2月16日公表）

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。
- 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。

○ 水産庁が講じた措置（令和5年3月13日）

- ・ 関係都道府県等に対して、管下の遊漁船業者等へ運輸安全委員会の述べた意見の内容を指導するよう通知
- ・ 併せて、本事故及び同種の事故防止をテーマとして取り扱った「運輸安全委員会ダイジェスト第41号」について周知

運輸安全委員会ダイジェスト第41号 (R5.2発行)
船舶事故分析集 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～



水産庁が講じた措置については、運輸安全委員会による意見の内容を反映したものとなっている。