

船舶事故調査報告書

船種 船名 遊漁船 新海
漁船登録番号 SA2-1946
総トン数 6.6トン

事故種類 釣り客負傷

発生日時 平成25年1月8日 16時15分ごろ

発生場所 長崎県壱岐市勝本港西北西方沖
壱岐市所在の手長島灯台から真方位315°4,500m付近
(概位 北緯33°51.7' 東経129°37.4')

平成26年6月5日

運輸安全委員会(海事部会)議決

委員長 後藤昇弘
委員 横山鐵男(部会長)
委員 庄司邦昭
委員 石川敏行
委員 根本美奈

要旨

<概要>

遊漁船新海は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、長崎県壱岐市勝本港西北西方沖で漂泊して遊漁中、船長が、船首方に移動して行く鳥山を認め、鳥山の北側に本船を位置させようとして北東進中、北方からの連続するうねりを受け、平成25年1月8日(火)16時15分ごろ、うねりによって船首が上下動した際、船首甲板左舷側に立っていた釣り客1人が、体が空中に浮いた後、船首甲板に落下して負傷した。他の釣り客等に負傷はなく、同船に損傷はなかった。

<原因>

本事故は、新海が、勝本港西北西方沖を北東進中、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、第1のうねりを斜めに受けた後、船首を北方に向けて機関のクラッチを切り、第2の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ったため、船首甲板にいた釣り客1人が、うねりを目前に認めることとなり、第1のうねりによって船首が上下動して体勢を崩し、第2のうねりによって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第12胸椎を破裂骨折したことにより発生したものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

遊漁船新海^{しんかい}は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、長崎県壱岐市勝本港西北西方沖で漂泊して遊漁中、船長が、船首方に移動して行く鳥山*¹を認め、鳥山の北側に本船を位置させようとして北東進中、北方からの連続するうねりを受け、平成25年1月8日（火）16時15分ごろ、うねりによって船首が上下動した際、船首甲板左舷側に立っていた釣り客1人が、体が空中に浮いた後、船首甲板に落下して負傷した。他の釣り客等に負傷はなく、同船に損傷はなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成25年6月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

なお、後日、主管調査官として新たに船舶事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成25年6月24日、10月23日 回答書受領

平成25年7月19日 現場調査及び口述聴取

平成25年8月9日、26日、9月19日、10月10日、16日、23日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

船長及び釣り客の口述による事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、新海（以下「本船」という。）の船長、負傷した釣り客（以下「釣り客A」という。）及びその他の釣り客（以下「釣り客B」、「釣り

*1 「鳥山」とは、小魚が大型魚に追われ、海面に浮いて来たところを海鳥が捕食するために群れを成している状態のことをいう。

客C」及び「釣り客D」という。)の口述によれば、次のとおりであった。

(1) 船長

本船は、釣り客5人により、平成25年1月7日(月)～9日(水)の2泊3日の予定でまぐろを対象魚としてチャーターされ、7日06時00分ごろ佐賀県唐津市呼子港^{からつよぶこ}を出港し、勝本港北西方沖20海里(M)付近の七里ヶ曾根^{しちりがそね}において、ルアーを投げての釣りを行った。

本船は、7日は終日釣りを行ったものの、釣果がなく、壱岐市湯本港^{ゆもと}に入港し、船長及び釣り客の全員が湯本港近郊の民宿に泊まり、8日早朝に湯本港から七里ヶ曾根に向かい、07時40分ごろから15時30分ごろまで釣りを行ったが、釣果がなかった。

船長は、七里ヶ曾根を離れるため、釣り客に対し、船室内か船尾甲板に移動するように指示して航行を始めて南東進し、16時00分ごろ勝本港西北西方沖となる北緯33°51.7′東経129°37.4′付近の釣り場に到着した。

船長は、釣り場において、鳥山が立っていることを認め、北寄りの風が吹いていたので、鳥山の風上側70m付近に本船を位置させて漂泊し、左舷方から風を受けて船首を東方に向け、釣り開始のアナウンスを行った。

船長は、釣り客の3人が船首甲板に移動した後、釣り客が右舷側の鳥山を目掛けて釣り中、船首方に移動して行く鳥山を認め、本船を移動させるため、仕掛けを回収するようにアナウンスした後、鳥山の風上側(北側)に本船を位置させようとして北東進した。

船長は、操舵スタンド前の椅子に腰を掛け、左手で舵輪を持ち、右手でスロットルレバー及び機関のクラッチレバーの操作を行い、約5～6ノット(kn)の速力となった頃、北方から南方に向けて約10m間隔で連続して来るうねりを目前に認め、第1波を斜めに乗り切った後、船首を北方に向けて機関のクラッチを切り、第2波を正船首に受けるようにしたところ、船首甲板左舷側のハンドレールをつかんでいた釣り客Aが手を離し、船首甲板を右舷方向に移動して行くことを認めた。

船長は、第1波を乗り切った際、操舵室左舷側窓^{しぶき}に飛沫がかかったので、釣り客Aも飛沫を浴び、それを嫌がって右舷側に移動しているものと思いながら、クラッチを切った状態で第2波を乗り切っていたところ、16時15分ごろ、釣り客Aが、30cmほど空中に浮き上がり、その後、膝を伸ばした状態で落下し、体の左側を下にして倒れる様子を見た。

船長は、釣り客Aを上甲板に敷いたゴザの上に寝かせ、湯本港に向かいながら、救急車の手配を行い、釣り客Aは、16時30分ごろ湯本港に到着してい

た救急隊員に引き渡された後、病院に搬送された。

(2) 釣り客A

本船は、釣り中、船尾が壱岐島を向く態勢であり、船首甲板には、釣り客A、釣り客B及び釣り客Cが居たが、釣り客Aは、船首から2番目に位置していたか、3番目に位置していたかは定かでなかった。また、釣り客Dが上甲板に居たところを見たが、本船が移動中、釣り客Dがどこに居たかは分からなかった。

釣り客Aは、船長から仕掛け回収の指示があった際、まだ鳥山が出ているにもかかわらず移動することを疑問に思ったが、本船が移動することは分かったので、船首甲板の左舷側でハンドレールを左手でつかみ、右手に竿さおを持って立っていた。

釣り客Aは、本船の移動中、機関音の変化に気付いて操舵室方向へ振り向いた後、前方を見たとき、波が目前にあり、その波に本船が乗った時の突き上げによってハンドレールをつかんでいた左手が離れ、さらに、船が右舷に傾いたことから、体勢を崩して船首甲板の中央部付近までよろめいて行ったところ、第2波に本船が乗った時の再度の突き上げによって体が浮上し、その後、船首甲板に落下した。

釣り客Aは、落下した際、船首甲板に両足が着いた瞬間、胸の辺りまで電気が走ったような衝撃を感じて転倒し、その後は激痛で立ち上がることができなかった。

なお、釣り客Aは、ハンドレールをつかんでいる間、飛沫は浴びていなかった。

(3) 他の釣り客

本船は、勝本港西北西方沖の釣り場に着いたとき、既に鳥山が立っている状態であり、鳥山の風上側に位置した。

船首甲板に位置した釣り客3人は、左舷側船首端から釣り客B、釣り客C、釣り客Aの順に立ち、風下側に向けてそれぞれルアーを投げ始めた。

釣り客は、船長が仕掛けの回収を指示し、移動を開始した際、船首甲板の3人が、釣り中と同じ位置において、片手でハンドレールをつかんで立ち、釣り客Dが操舵室右舷側付近の通路に立っていた。

また、残りの釣り客1人は、操舵室よりも後方に居た。

釣り客B及び釣り客Cは、本船の移動中、波の周期に合わせて膝のクッションを使うなどしてそれぞれ船体の上下動に対応した。

釣り客Bは、本船が第1波を乗り切った際、機関のクラッチが切られたように思った。

釣り客B及び釣り客Cは、波を乗り切った後、呻うめき声や何かが倒れたような

音を聞いて振り向いたところ、船首甲板の中央部付近に転倒している釣り客Aを見た。

釣り客Dは、本船の移動中、通常の航行時と異なる船体動揺は感じておらず、また、本船の機関音に変化がなく、低速航行を続けていたが、何か声が聞こえ、そちらに視線を向けた際、転倒している釣り客Aを見た。

本事故の発生日時は、平成25年1月8日16時15分ごろで、発生場所は、壱岐市所在の手長島灯台から真方位315°4,500m付近であった。

2.2 船舶の損傷に関する情報

船長の口述によれば、本船に損傷はなかった。

2.3 人の負傷に関する情報

平成25年7月24日付けの整形外科医師作成の診断書によれば、釣り客Aが、第12胸椎破裂骨折した。

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証等

船長 男性 33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11年7月16日

免許証交付日 平成21年12月24日

(平成26年12月23日まで有効)

遊漁船業務主任者講習会受講修了証明書

交付年月日 平成20年5月15日

有効期限 平成25年5月14日

佐賀県知事登録遊漁船業者

釣り客A 男性 28歳

(2) 乗船履歴等

① 船長

船長の口述によれば、次のとおりであった。

a 乗船履歴

20歳の時に遊漁船の会社に乗組員として就職し、2年間の雑用を経た後、船長職をとるようになり、平成19年に本船を新造して遊漁船業を始め、本船の船長として乗船を続けていた。

b 健康状態

疲労は感じておらず、良好であった。

② 釣り客A

釣り客Aの口述によれば、次のとおりであった。

a 乗船履歴

自身でも瀬戸内海で遊漁船業を営んでおり、本船に初めて乗船したのは、平成23年の1月であり、以降、年間1～5回の頻度で利用していた。

b 健康状態

本事故当時は、身長約170.4cm、体重約63kg、健康状態は良好であった。

c 服装等

上衣としてフリースと防寒着を重ね着し、下衣はパッチに防寒ズボンを着用しており、合成樹脂製サンダルを履いていた。救命胴衣は、七里ヶ曾根から本事故発生場所への移動中、船室で休憩した際に外し、本事故発生当時は着用していなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

| | |
|------------|--------------------------------------|
| 漁船登録番号 | SA2-1946 |
| 船舶検査済票の番号 | 第290-59510号 |
| 主たる根拠地 | 佐賀県唐津市 |
| 船舶所有者 | 株式会社サンライズ |
| 総トン数 | 6.6トン |
| Lr × B × D | 14.98m × 2.68m × 0.97m |
| 船質 | FRP |
| 機関 | ディーゼル機関1基 |
| 出力 | 421.40kW |
| 推進器 | 固定ピッチプロペラ1個 |
| 進水年月日 | 平成19年3月10日 |
| 乗組員 | 1人 |
| 最大搭載人員 | 漁ろう以外のことをする間 旅客10人、船員2人、その他0人計12人 |

2.5.2 積載状況等

船長の口述によれば、本事故当時の喫水は、船首約0.25m、船尾約1.00m

であり、積載物はなかった。

2.5.3 船舶の設備等に関する情報

(1) 船体構造等

本船は、船体や後部に操舵室と一体型の船室を備えたFRP製の遊漁船であり、操舵室下部にトイレが設けられ、その船首方及び操舵室後方が船室となっており、船首方の船室は椅子などがなく、船尾方の船室にはベンチ型の椅子が備えられていた。

前部甲板は、階段構造であり、船首部付近が高い船首甲板となり、操舵室囲壁付近が低い上甲板となっていた。上甲板と同じ階層には、操舵室外の両舷通路を介して行き来することができる船尾甲板があり、いずれの甲板でも釣りができる構造となっていた。

(2) 操舵室内の配置等

操舵室前面には、2枚の四角形の窓が、側面には引き違い式の開閉可能な台形の窓がそれぞれあり、前面2枚の窓には、いずれもワイパーが設置され、操縦席の天井部には、天窗が設置されていた。操舵室から前方に死角となるものはなく、見通しは良好であった。

操舵室内の右舷側が操縦席となっており、マグネットコンパスを装備した操舵スタンドがあり、その上部にGPSプロッター及びエコーサウンダーが、その左舷側にレーダーがそれぞれあった。操舵スタンドの右舷側には、クラッチ及びスロットルの各レバーがあった。また、拡声器用マイクが、操舵室内左舷壁にあるフックに掛けられていた。

本事故当時には、船体、機関、航海計器等に不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

本事故発生場所の南東方約6.1Mに位置する芦辺地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

16時00分 風向 北、風速 2.7m/s、気温 8.3℃、日照時間 9分

16時10分 風向 北、風速 2.7m/s、気温 8.2℃、日照時間 10分

16時20分 風向 北、風速 3.2m/s、気温 8.1℃、日照時間 9分

2.6.2 波浪等の状況

気象庁の沿岸波浪図によれば、玄界灘沿岸代表点（本事故発生場所の北東約30

M) における有義波*2及び風の推算値は、次のとおりであった。

1月8日 09時00分

波高 1.1 m、周期 6秒、波向 北

風向 北、風速 11 kn (5.7 m/s)

1月8日 21時00分

波高 1.3 m、周期 4秒、波向 北

風向 北、風速 14 kn (7.2 m/s)

2.6.3 乗組員等の観測

船長作成の海難報告書並びに船長及び釣り客の口述によれば、本事故当時の気象及び海象は、次のとおりであった。

(1) 船長

釣り場に到着した際、天気は晴れ、波向は北、波高は1.5 mであり、GPSプロッターの表示では、風向は北、風速は4 m/sであった。

移動を開始した直後、北方から波高約1.5～2 mのうねりが連続して来た。

(2) 釣り客A

釣り中、風は北東寄りであり、海上は^{なぎ}風であった。

(3) 釣り客B

釣り中、海上は七里ヶ曾根ほど荒れてはいなかった。波が普通よりはあるかなという程度であり、一般的には風と言える状態であった。

風向は分からなかったが、移動を開始した際、船首方に3つくらいの連続する波を見た。波の周期は短く「ドーン、ドーン、ドーン」という感じであった。

(4) 釣り客C

釣り中の風向は分からなかった。移動を開始した際、普通よりはちょっと大きいなという程度の波を見ており、体がちょっと持ち上げられる程度の波であった。

(5) 釣り客D

釣り中の風向は分からなかった。移動を開始した後の波については、通常の航行時と変わらず、大きな動揺は感じなかった。

*2 「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。

2.7 安全管理体制に関する情報

2.7.1 業務規程

遊漁船業者として定めた業務規程では、安全確保のため、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などを周知すること、及びその周知方法とし、遊漁船に周知内容を掲示することを定めていた。

2.7.2 釣り客に対しての注意等

- (1) 船長の口述によれば、船内に「本船に乗船されている皆様へ」と題する注意事項を列挙した掲示物を掲げていた。なお、初めて利用する釣り客の場合は、乗船前に口頭で注意事項の周知を行うこともあったが、本事故当日の釣り客は、全員が複数回利用している釣り客であったため、乗船前に口頭で注意事項の周知はしなかった。本事故発生前、波が高いときに後ろに下がるよう、注意したこともあったが、本事故時は、船首方に移動した鳥山北側への短時間の移動であるとともに、船首甲板に居た釣り客全員が、航行方向に注意を向けていると思ったため、後ろに下がるようになどの注意は行わなかった。うねりを認めたのが目前であり、うねりが来ていることを釣り客に注意喚起する余裕はなかった。
- (2) 釣り客Aの口述によれば、乗船前に船長から注意事項を告げられたことはなかった。また、釣り客Aも同業者であることから、他船に乗船する際は、船内の掲示物も一通り見る習慣があったが、「本船に乗船されている皆様へ」と題する掲示物は見覚えがなかった。また、本事故時も、何も注意はなかった。
- (3) 釣り客B及び釣り客Cの口述によれば、いずれも「本船に乗船されている皆様へ」と題する掲示物を見た。また、本事故発生前の移動中、後ろに下がるようになどの注意を受けたことはあったが、本事故時は、何も注意はなかった。
- (4) 釣り客Dの口述によれば、「本船に乗船されている皆様へ」と題する掲示物を見た。また、本事故発生前の移動中、後ろに下がるようになどの注意を受けたことはあったが、本事故時は、注意があったかどうかは定かでなかった。
- (5) 現場調査によれば、本船後部船室内右舷側の壁に「本船に乗船されている皆様へ」と題する掲示物が掲げられ、「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」の項には余白部分に「(キャビン内)に入る」などのいくつか

の注意事項が油性ペンで本事故後に加筆されていた。

- (6) 船長の回答書によれば、本事故発生前、後部船室内に「本船に乗船されている皆様へ」と題する掲示物を掲げていた。

(写真1 船体全景、写真2 操舵室から見た船首方見通し及び前部甲板の状況、写真3 現場調査時における船室後部右舷側の船内掲示物 参照)

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故に至る経過

2.1及び2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、平成25年1月8日15時30分ごろ七里ヶ曾根を離れて南東進し、16時00分ごろ勝本港西北西方沖の釣り場に至り、鳥山の風上側70m付近に位置して船首を東方に向けて漂泊を行い、釣り客が右舷側の鳥山目掛けてルアーを投げ始めた。
- (2) 船長は、釣り客が釣り中、船首方に移動して行く鳥山を認め、仕掛けの回収を指示した後、鳥山の北側に本船を位置させようとして北東進中、速力が約5～6knとなった頃、連続して来る北方からのうねりを目前に認めた。
- (3) 釣り客Aは、船首甲板で立っていたところ、第1のうねりによって船首が上下動して体勢を崩し、第2のうねりによって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第12胸椎を破裂骨折した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成25年1月8日16時15分ごろで、発生場所は、手長島灯台から真方位315°4,500m付近であったものと考えられる。

3.1.3 釣り客の負傷に関する状況

2.1及び2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

釣り客Aは、本船が北東進中、船首甲板の左舷側に居た釣り客3人のうち、船尾方の3番目に位置し、仕掛けを回収した後、左手でハンドレールをつかみ、右手で竿を持って立っていた。

釣り客Aは、操舵室方向へ振り向いた後、前方を見たとき、第1のうねりを目前

に認め、船首が上下動してハンドレールから左手が離れ、さらに、船が右舷に傾いたことから、体勢を崩して船首甲板の中央部付近に至った頃、第2のうねりによって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第12胸椎を破裂骨折した。

釣り客Bは、本船の移動中、船首甲板の船首端に、釣り客Cは、釣り客Bの隣で船尾方におり、いずれも左手でハンドレールをつかみ、右手で竿を持ち、波の周期に合わせて膝のクッションを使うなどして船体の上下動に対応し、また、釣り客Dは、操舵室右舷側の通路に居たが、通常の航行時と異なる船体動揺は感じず、操舵室よりも後方に居た釣り客を含む4人共に負傷しなかった。

3.1.4 気象、海象及びうねりの状況

2.6から、天気は晴れ、風向は北、風速は4m/s、波向北の波高1.5mの波浪があり、勝本港西北西方沖の釣り場で移動を開始した際、波高約1.5～2mの北方からのうねりが連続して来たものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶

2.5.3から、本事故当時には、船体、機関及び航海計器等に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 うねりを受けた際の針路及び速力等の状況

2.1及び3.1.1から、次のとおりであったものと考えられる。

船長は、勝本港西北西方沖において、釣り客が釣り中、船首方に移動して行く鳥山を認め、鳥山の北側に本船を位置させようとして北東進中、速力が約5～6knとなった頃、連続して来る北方からのうねりを目前に認め、本船は、第1のうねりを斜めに受けた後、船首を北方に向けて機関のクラッチを切り、第2のうねりを正船首に受けるようにしていたところ、うねりによって船首に上下動を生じた。

3.2.3 釣り客の安全管理に関する解析

2.1及び2.7から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 船長は、本船内に乗船中の注意事項を掲げていたものの、本事故当日の釣り客は、全員が複数回利用している釣り客であったため、乗船前に口頭で注

意事項の周知はしなかった。

船長は、本事故発生前、波が高いときに後ろに下がるよう、釣り客に注意したこともあった。

- (2) 船長は、勝本港西北西方沖で移動する際、船首方に移動した鳥山北側への短時間の移動であるとともに、船首甲板に居る3人の釣り客の全員が航行方向に注意を向けているものと思い、後ろへ移動することなどの注意は行わなかった。

また、船長は、うねりを認めたのが目前であったので、釣り客に対し、注意喚起を行う余裕がなく、うねりに対する注意喚起を行うことができなかった。

- (3) 釣り客Aは、何も注意がなかったことから、航行方向の海面状況に注意を払っていなかった。

3.2.4 本事故の発生に関する解析

2.1、2.3、3.1及び3.2.2から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、勝本港西北西方沖で漂泊し、釣り客が右舷側の鳥山を目掛けてルアーを投げて釣り中、船長が、船首方に移動して行く鳥山を認め、仕掛けの回収を指示した後、鳥山の北側に本船を位置させようとして北東進中、速力が約5～6knとなった頃、連続して来る北方からのうねりを目前に認め、第1のうねりを斜めに受けた後、船首を北方に向けて機関のクラッチを切り、第2のうねりを正船首に受けるようにした。
- (2) 釣り客Aは、船首甲板の左舷側でハンドレールを左手でつかんで立っていたところ、前方を見たとき、うねりを目前に認め、第1のうねりによって船首が上下動して、ハンドレールから手が外れ、さらに、船が右舷に傾いたことから、体勢を崩し、第2のうねりによって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第12胸椎を破裂骨折した。
- (3) 船長は、うねりを認めたのが目前であったので、釣り客に対し、注意喚起を行う余裕がなく、うねりに対する注意喚起を行うことができなかったことから、船首甲板にいた釣り客Aが、うねりを目前に認めることとなり、本船がうねりを受けた際に負傷したものと考えられる。

4 結 論

4.1 原因

本事故は、本船が、勝本港西北西方沖を北東進中、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、第1のうねりを斜めに受けた後、船首を北方に向けて機関のクラッチを切り、第2の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Aが、うねりを目前に認めることとなり、第1のうねりによって船首が上下動して体勢を崩し、第2のうねりによって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第12胸椎を破裂骨折したことにより発生したものと考えられる。

4.2 その他判明した安全に関する事項

船長は、船首方に移動した鳥山北側への短時間の移動であるとともに、船首甲板に居る3人の釣り客の全員が航行方向に注意を向けているものと思われ、後ろへ移動することなどの注意は行わなかつたが、本事故発生前、波が高いときに後ろに下がるよう、注意したこともあったことから、短時間の移動であっても、波を船首方に受けて航行するので、動揺することや船体中央より後方に移動することなどの注意をしていれば、船長の注意によって釣り客があらかじめ波に対する対応措置を採ることができ、波の周期に合わせて膝のクッションを使うなどして船体の上下動に対応した釣り客がいたこと、また、操舵室右舷側の通路に居た釣り客は通常の航行時と異なる船体動揺は感じておらず、いずれも負傷しなかつたことから、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

5 再発防止策

本事故は、本船が、勝本港西北西方沖を北東進中、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、第1のうねりを斜めに受けた後、船首を北方に向けて機関のクラッチを切り、第2の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Aが、うねりを目前に認めることとなり、第1のうねりによって船首が上下動して体勢を崩し、第2のうねりによって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第12胸椎を破裂骨折したことにより発生したものと考えられる。

船長は、船首方に移動した鳥山北側への短時間の移動であるとともに、船首甲板に居る3人の釣り客の全員が航行方向に注意を向けているものと思われ、後ろへ移動することなどの注意は行わなかったが、本事故発生前、波が高いときに後ろに下がるよう、注意したこともあったことから、短時間の移動であっても、波を船首方に受けて航行するので、動揺することや船体中央より後方に移動することなどの注意をしていれば、船長の注意によって釣り客があらかじめ波に対する対応措置を採ることができ、波の周期に合わせて膝のクッションを使うなどして船体の上下動に対応した釣り客がいたこと、また、操舵室右舷側の通路に居た釣り客は通常の航行時と異なる船体動揺は感じておらず、いずれも負傷しなかったことから、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

したがって、遊漁船は、波を船首方に受けて航行する場合、釣り客の安全を確保するため、釣り客に動揺の影響の少ない船体中央より後方に移動するように注意するとともに、動揺を軽減できる針路及び速力とすることも必要なものと考えられる。

5.1 事故後に講じられた事故防止策

船長により講じられた措置

乗船前、航行中における注意事項を口頭で周知するとともに、航行中は、短時間の移動であってもキャビン内に入るように促すこととし、船内掲示物にその旨を加筆した。

5.2 今後必要とされる事故防止策

運輸安全委員会は、同種事故の再発防止に寄与できるよう、遊漁船の船長が、航行中は、釣り客の安全を確保するため、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について、一般社団法人全日本釣り団体協議会に対し、講習会などの機会を捉え、これらを遊漁船の船長に指導するとともに、遊漁船業者にこれらが業務規程に規定されるように指導することを要請してきたが、規程の内容が確実に遵守されるように関係者を指導することを重ねて要請する。

写真1 船体全景



写真2 操舵室から見た船首方見通し及び前部甲板の状況



