

## 船舶事故調査報告書

平成31年3月13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	平成30年9月11日 05時35分ごろ
発生場所	鹿児島県薩摩川内市川内港南西方沖（甑海峡） 里埼灯台から真方位122° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯31° 48.9′ 東経129° 58.3′）
事故の概要	遊漁船睦希丸は、北東進中、波に乗って船首部が上下動した際、前部甲板に座っていた釣り客1人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年9月18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。 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 睦希丸、4.9トン KG3-53056（漁船登録番号）、個人所有 10.38m（Lr）×2.66m×0.88m、FRP ディーゼル機関、235.36kW、平成6年6月25日 第292-38005号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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57年6月29日 免許証交付日 平成28年9月29日 （平成34年8月20日まで有効） 釣り客A 男性 73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 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時01分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客Aほか釣り客4人を乗せ、平成30年9月10日17時00分ごろ川内港西方沖の釣り場に向けて同港を出港した。 本船は、薩摩川内市上甑島南端の茅牟田埼南東方沖で錨泊して遊漁を行い、11日05時00分ごろ釣りを終え、05時20分ごろ川内港への帰航を開始した。

	<p>船長は、釣り客Aが前部甲板の右舷側にいるのを認めたが、釣り客Aが本船への乗船に慣れている知人なので特に気にすることなく、約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により北東進した。</p> <p>釣り客Aは、航行中に前部甲板が上下に動揺しやすいことを知っており、ふだんは後部甲板又は船室に乗船していたが、釣り道具等の片付けを行って前部甲板にいたところ本船が帰航を開始したので、前部甲板の右舷側で右舷方を向いて甲板上に座った。</p> <p>本船は、上甕島東端より東方に至り、風及び潮流の影響の小さい島陰を出て波高が約1.5mに高まり、向かい風を受けて船首方からの波を乗り越えながら北東進中、05時35分ごろ、波に乗って船首部が上下動し、釣り客Aの身体が宙に浮いた後に甲板上に落下した。</p> <p>船長は、釣り客Aが手を上げて合図していることに気付いて停船し、前部甲板に行き釣り客Aが負傷したことを知ったが、打撲程度の軽傷と思い、釣り客Aを後部甲板に移動させた。</p> <p>釣り客Aは、右肩部、腰部に強い痛みがあったものの、自力で立ち上がり、後部甲板に移動してクーラーボックスに座った。</p> <p>本船は、帰航を再開し、約13knの速力として波による動揺に注意しながら航行し、川内港に入港した。</p> <p>船長は、釣り客Aが自力で歩くことができなかったため、他の釣り客の協力を得て釣り客Aを下船させたが、釣り客Aの痛みの訴え方から重傷を負っていると思い、救急車を要請した。</p> <p>釣り客Aは、救急車で薩摩川内市内の病院に搬送され、右鎖骨及び肋骨骨折並びに第2腰椎圧迫骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 前部甲板参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、川内港西方沖の甕海峡にある中瀬周辺及び上甕島周辺海域を主な釣り場として遊漁船業を行っていた。</p> <p>船長は、遊漁客数に余裕がある場合、知人である釣り客Aに連絡して乗船を誘い、釣り客Aが乗船した際には荷物の運搬、投揚錨作業などを手伝ってもらっていた。</p> <p>釣り客Aは、月に1、2回程度本船に乗船して釣りを行っており、本船に乗船した経験が豊富にあった。</p> <p>船長は、出港前に天気図、天気予報等を確認し、波高の予報が1mであること、また、上甕島射手埼灯台の風速が7m/s前後であることを確認し、少し風が強いものの通常どおりの速力で航行できると考えていた。</p> <p>船長は、当初、中瀬周辺の釣り場に向かったが、風が強かったため風の影響を受けにくい上甕島南端となる茅牟田埼付近の島陰を釣り場とした。</p>

	<p>船長は、帰航中、操舵室の椅子に腰を掛けて前面窓から前部甲板を見たとき、座っている釣り客Aの頭ぐらいしか見えなかった。</p> <p>船長は、釣り客A以外の釣り客4人が同じグループで後部甲板において釣りを行っていたので、他の4人の釣り客と比べて釣り客Aに対する注意が薄かったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、遊漁船業者として業務規程を定めており、同規程には、安全の確保のため船長が遵守すべき事項として、波の影響による船体動揺について次のとおり定め、その内容を理解していた。</p> <p>* 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。</p> <p>* 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> <p>船長は、通常、約16knの速力で航行しており、うねりが高いときなどは12kn程度まで減速して航行することがあったが、本事故当時、向かい風を受けながら航行していることは認識していたものの、前日の出港時より風が弱まっていたので、通常どおりの速力で航行できると考えていた。</p> <p>船長は、約35年前から漁業を、約8年前から遊漁船業を営んでおり、本事故発生場所付近の甑海峡では、上げ潮（下げ潮）時には北（南）向きの潮流が生じ、潮流と反方向からの風が吹くと波が高まりやすいことを知っていた。</p> <p>釣り客Aは、前部甲板に座っていたが、どのように負傷したのか分からなかった。</p> <p>本船は、船首から船尾に向かって、約2.4mの船首部、約3.2mの前部甲板、約4.6mの操舵室区画、約2.7mの後部甲板となっていた。</p> <p>船長は、本事故当時、向かい風を受けて航行していることを認識していたものの、日出前で海面の状況を目視により確認しながら航行することができなかった。</p>
<p><b>分析</b></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、川内港南西方沖を北東進中、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Aを前部甲板に乗せた状態で約16knの速力で航行していたことから、波に乗って船首部が上下動した際、釣り客Aの身体が浮いた後に甲板上に落</p>

	<p>下して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、帰航を開始する際、釣り客Aが前部甲板にいることを認めたが、釣り客Aが本船への乗船に慣れた知人であること、及び通常どおりの速力で航行が可能な海象と判断したことから、釣り客Aを動揺が比較的小さい船体中央より後方に移動させず、前部甲板に乗せた状態で航行したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、日出前の薄明時、本船が、川内港南西方沖を北東進中、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A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A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。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>本事故後、船長は、釣り客の行動に気を配って呼びかけを行い、前部甲板にいる釣り客を船体の後方へ移動するよう指導し、波の影響により船体が動揺する際の減速航行を徹底した。</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"> <li>・遊漁船の船長は、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、釣り客を比較的動揺の小さい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。</li> <li>・遊漁船の船長は、釣り客に負傷者が生じた場合、負傷の状況を十分に確認するとともに、速やかに118番通報を行い、負傷者の搬送方法等について助言を求めること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

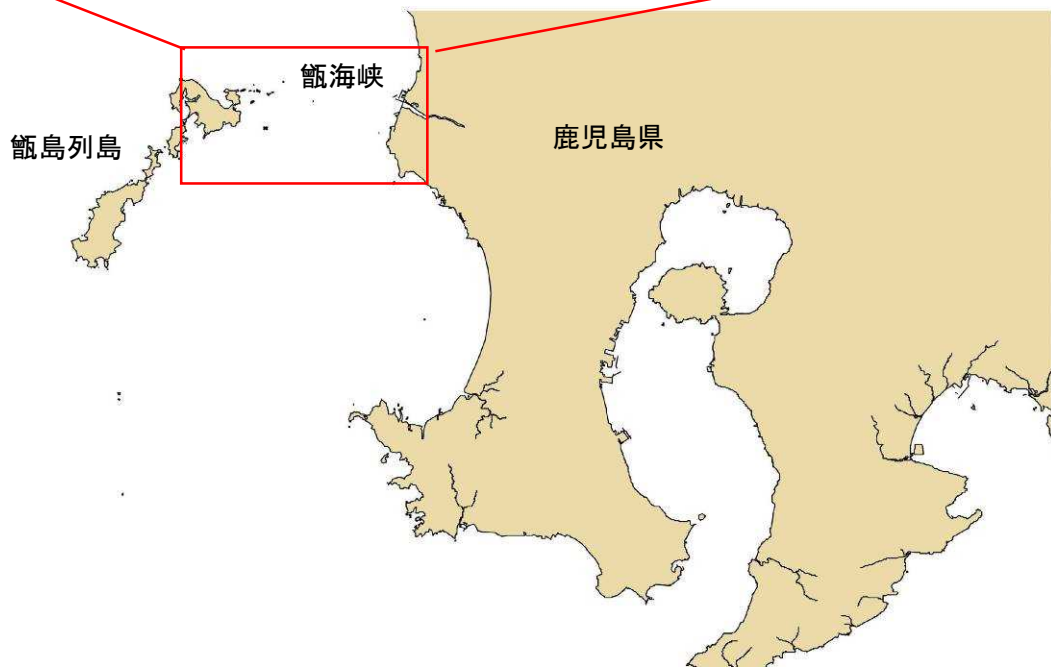
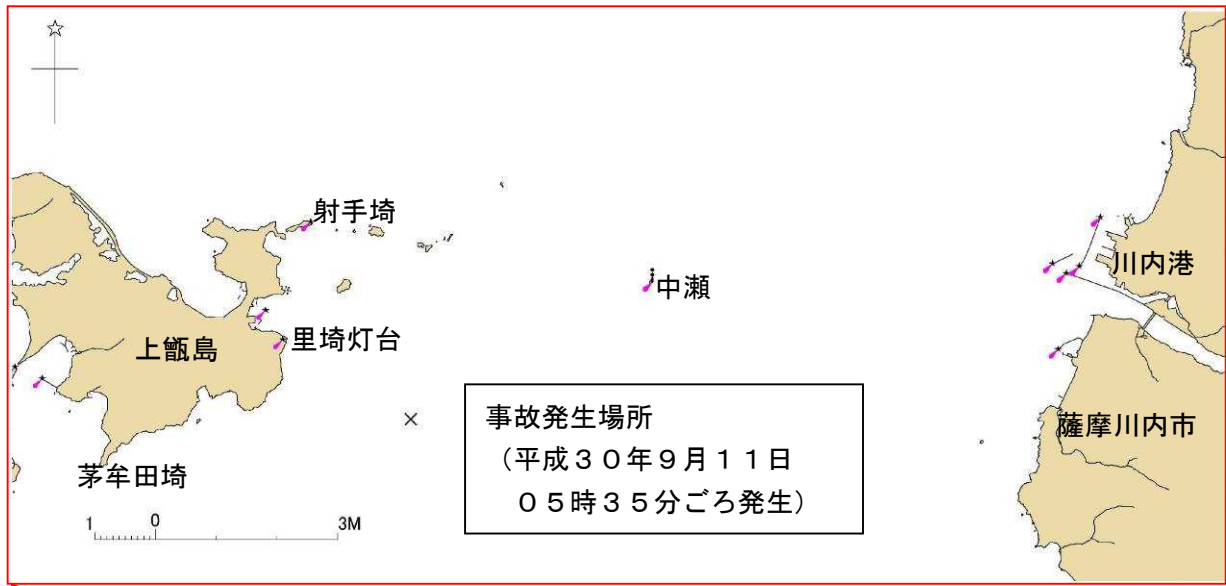


写真1 本船



写真2 前部甲板

