

船舶事故調査報告書

令和6年3月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員負傷（1件目の事故） 衝突（消波ブロック）（2件目の事故）
発生日時	令和5年8月19日 20時05分ごろ（1件目の事故） 令和5年8月19日 20時20分ごろ（2件目の事故）
発生場所	（1件目の事故） 岐阜県岐阜市長良橋上流側 長良福光四等三角点から真方位107°500m付近 （概位 北緯35°26.4′ 東経136°46.5′） （2件目の事故） 岐阜県岐阜市長良橋下流側 早田東四等三角点から真方位210°270m付近から真方位 071°200m付近の間 （概位 北緯35°26.1′ 東経136°45.7′ から北緯 35°26.2′ 東経136°45.9′ の間）
事故の概要	（1件目の事故） 旅客船三法師丸は、航行中、竿が折れて乗組員が負傷した。 （2件目の事故） 旅客船篝火丸は、航行中、長良川右岸の消波ブロックに衝突した。 篝火丸は、旅客2名が負傷し、柱等に破損が生じた。
事故調査の経過	令和5年8月21日（2件目の事故）及び令和5年9月6日（1件目の事故）、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	（1件目の事故） A 旅客船 三法師丸、1.7トン 240-60579岐阜、岐阜市（A市） 11.27m (Lr) × 2.50m × 0.53m、木 機関なし、平成19年7月 （2件目の事故） B 旅客船 篝火丸、トン数不詳 240-35054岐阜、A市

11.43m (Lr) × 2.40m × 0.54m、木
 機関なし、平成5年8月

(写真1 参照)



写真1 A船及びB船

乗組員等に関する情報

(1件目の事故)
 A 船長A 50歳
 乗組員A 55歳
 (2件目の事故)
 B 船長B 59歳

死傷者等

(1件目の事故)
 A 軽傷 1人(乗組員A)
 (2件目の事故)
 B 軽傷 2人(旅客)

損傷

(1件目の事故)
 A なし
 (2件目の事故)
 B 柱及び安全棒に破損

気象・海象

気象：天気 雨、風向 東、風力 不詳、視界 不良
 岐阜市には、8月19日04時23分に雷注意報が発表され、
 本事故時も継続中であった。
 美濃地方には、8月19日15時33分に竜巻注意情報が発表
 され、本事故時も継続中であった。
 長良橋から南方約4.5kmに位置する岐阜地方気象台における
 8月19日の気象観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)			
	平均	最大瞬間		
16：00	南南西	4.3	南	6.2
18：00	南	4.5	南	6.4
19：30	南	3.5	南南西	6.2
19：40	南	2.9	南	5.8
19：50	北東	5.0	北東	9.6
20：00	北東	6.1	北北東	11.8

20:10	北東	9.1	北東	13.1
20:20	東北東	7.5	北東	12.1
20:30	東北東	4.8	北東	8.4

水象：岐阜市長良橋にある国土交通省長良水位観測所の8月19日の水位の観測値は、次のとおりであった。

時刻（時）	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時
水位（m）	15.09	15.08	15.07	15.06	15.05	15.04	15.04

日没時刻：18時38分ごろ（岐阜）

事故の経過

（1件目の事故）

A船は、船長A及び乗組員Aが乗り組み、旅客17人を乗せ、乗組員Aが竿を使用して行きあしをつけるなどする舳乗りとして船首部で、船長Aが竿及び櫂かいを使用して舵を取るなどする艫ともも乗りとして船尾部でそれぞれ配置につき、鶺鴒観覧の目的で、令和5年8月19日18時45分ごろ、長良橋上流の長良川左岸（以下「左岸」という。）側の河原（以下「本件河原」という。）に向けて長良橋下流の左岸の乗船場（以下「乗船場」という。）を出航した。

A船は、本件河原に到着後、船首を北方に向け船尾を本件河原の岸に引き揚げて、鶺鴒船が上流から下ってくるのを待った。

（図1 参照）



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

図1 長良橋付近の状況

A船は、6隻の鶺鴒船が下ってくる中、他の2隻のA市所有の観覧船（以下「観覧船」という。）と船団を組んで4隻目の鶺鴒船と並走して鶺鴒を観覧する「狩り下り」を行うこととなっていた。

船長Aは、風が強くなってきたのを認め、本件河原を離れる前に、乗組員Aに風の強さ及び向き、川の流速の状況を見て、他の観覧船との間隔を調整するよう指示した。

A船は、狩り下りの順番がきたので、本件河原を離れ、A船と他の2隻の観覧船をロープで結んで、19時55分ごろ狩り下りを開始した。（写真2参照）



写真2 観覧船のロープでの連結例

A船は、狩り下りが終了し、他の2隻と離れたのち、西進中、強い東風を船尾方から受ける状況下、本件河原に接近しようと考えた船長Aの指示を受けた乗組員Aが竿を川下側に入れて複数回さしたところ、20時05分ごろ竿が折れて乗組員Aが右手に裂傷を負った。

A船は、船長Aが竿で操船して、長良橋付近の浅瀬で停止し、近くで待機していたA市所有の警備船（以下「警備船」という。）に乗船場までえい航された。

A船とロープで結ばれていた2隻の観覧船のうち、船外機が装備されていた1隻は、自力で予定していた長良川右岸（以下「右岸」という。）まで移動して係留され、また、船外機が装備されていなかった他の1隻は、長良橋付近まで流され、警備船に救助されたのち、乗船場までえい航された。

（2件目の事故）

B船は、船長B及び乗組員1人（以下「乗組員B」という。）が乗り組み、旅客17人を乗せ、乗組員Bが舳乗りとして船首部で、船長Bが艫乗りとして船尾部でそれぞれ配置につき、鵜飼観覧の目的で、令和5年8月19日18時15分ごろ、本件河原に向けて乗船場を出航した。

B船は、18時30分ごろ船首を北方に向け船尾を本件河原の岸に引き揚げて、鵜飼船が上流から下ってくるのを待った。

B船は、他の2隻の観覧船（以下「C船」及び「D船」という。）と船団を組んで5隻目の鵜飼船と狩り下りを行うこととなっていた。

C船及びD船は、B船の川上側に船尾を引き揚げて鵜飼船を待った。

船長Bは、東風が強かったが狩り下りが可能と判断した。また、雨雲が接近しているような兆候も感じなかったので急激に天候が悪化するとは思わなかった。

船長Bは、本件河原を離れる前に、乗組員Bに竿で前進行きあしをつける必要はなく、必要に応じて行きあしを止めるように指示した。

B船は、狩り下りの順番がきたので、本件河原を離れ、B船の右舷船尾から2番目の柱とC船の左舷船首側の柱をロープで結び、C船とD船も同様にロープで結んで、20時00分ごろ狩り下りを開始した。

B船は、西進中、船長Bが、東風が更に強くなるなどしたので、危険を感じて、20時03分ごろC船の船首部の乗組員にB船とC船を結んでいたロープを外すように指示し、本件河原に避難する目的で船首を北方に向けて本件河原に接近しようとしたものの船尾方から風を受けて接近することができず、B船は船首を北方に向けて川の流れに対して横を向いた状態で流された。

本件河原にいた運航管理者は、B船の船団の次に本件河原を出航していた船団の観覧船に本件河原に戻るよう、また、本件河原にいた観覧船に待機するよう指示した。

船長Bは、流される方向に他の観覧船を認め、同船の川下側に船首を本件河原に向けて乗り揚げて避難しようとした船尾を右舷方に振ったが、B船は、東風に押されて本件河原に接近することができずに、川の流れに対して横を向いた状態で流された。

安全統括管理者は、A市鵜飼観覧船事務所（以下「観覧船事務所」という。）からB船、C船及びD船が流されていくのを認めた。

船長Bは、視界が悪くて適切な錨の投入場所を特定することができず、また、投入した場合に転覆するおそれがあると思ったので錨を投入することなく操船を続けた。

B船は、船長Bが船首を川下に向けようと操船したが反転して船首が川上を向いて流されるようになり、船長が川の流れに対して横にならないように操船していたところ、長良橋と^{きんか}金華橋との間の右岸に接近し、20時20分ごろ右岸に設置されていた消波ブロックに左舷の柱、安全棒等が数回衝突した。（写真3参照）



写真3 B船の内部

船長Bは、長良橋と金華橋の間を流されている間、櫂で操船してい

たが、櫂が水中の障害物に当たり、その反動で右舷側に落水したものの、船縁に手が掛かったので、自らB船に身体を引き揚げて、操船を続けた。落水した際、腰巻式の膨張式救命胴衣が膨張した。

B船は、20時30分ごろ金華橋下流の右岸側の浅瀬に船首を川上に向けて船尾から乗り揚げた。

乗組員Bは、流されないように錨を投入した。

船長Bは、旅客の負傷の有無及び船体の状態を確認したのち、観覧船事務所に本事故の発生を報告した。

観覧船事務所の職員は、20時49分ごろ本事故の発生を消防署に通報した。

船長Bは、警備船で来援した運航管理者と協議して、旅客を下船させて車で観覧船事務所へ送ることとし、右岸側の河原に旅客を下船させていたところ、旅客2人から体調不良との申出を受けた。

旅客2人は、手配された車で病院に搬送され、膝の打撲、腰の打撲と診断された。(図2参照)

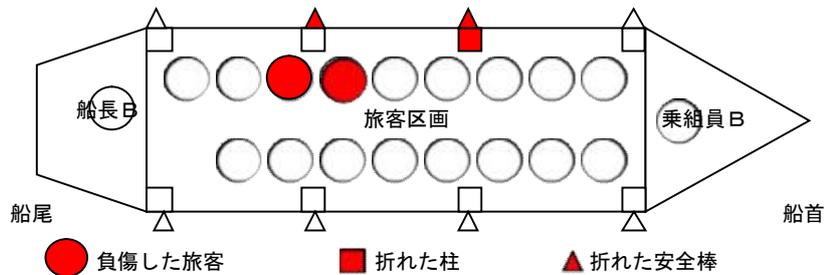


図2 乗船者等の配置

その他の旅客は、手配した車で、観覧船事務所に戻り、B船は、翌日警備船により乗船場までえい航された。

C船及びD船は、B船等と結んだロープを外したのち、強い東風を受けて流された。

C船は、C船の船長が岸に寄せようとしたところ船首が川上を向く状態となり、長良橋と金華橋の中間付近の右岸寄りの場所で錨を投入して船首を川上に向けて停止し、警備船により乗船場までえい航された。

D船は、流されている間に船首方位が1回転したのち、長良橋と金華橋の中間付近の左岸寄りの場所で錨を投入して船首を川上に向けて停止し、警備船により乗船場までえい航された。

(写真 4参照)



写真4 B船等に装備されていた錨

(付図1 事故発生経過概略図(A船)、付図2 事故発生経過概略図(B船)、付図3 B船の柱、安全棒の損傷状況 参照)

その他の事項

(1件目及び2件目の事故)

(1) 安全管理に関する情報

① 安全管理体制等に関する情報

A市は、本事故時、安全統括管理者、副運航管理者が観覧船事務所で、運航管理者が本件河原で、運航管理補助者が長良橋付近の警備船に乗船するなどして待機していた。

警備船は、落水者、流された観覧船の救助等の目的で3隻配備されていた。

② 安全管理規程に関する情報

A市が定めた安全管理規程の運航基準における運航の可否判断に関する規定は、次のとおりであった。

(発航の可否判断)

第2条 運航管理者は、流域河川の気象及び水象が次に掲げる条件の一つに達していると認めるときは、発航を関係者と協議して中止しなければならない。

(1) 長良川の水位が長良橋水位計において16.15mに達しているとき、又は観覧船運航時間内に達するおそれがあるとき。

(2) 岐阜地方気象台から岐阜県美濃地方(岐阜・西濃地区)に、暴風警報が発せられたとき。

(3) 前項(1)、(2)及び、その他危険が予想されると判断するとき。

(略)

第3条 船長は、流域河川の気象及び水象が次に掲げる条件の一つに達していると認めるときは、発航を運航管理者と協議して中止しなければならない。

(1) 長良川の水位が長良橋水位計において16.15mに達しているとき、又は観覧船運航時間内に達するおそれがあるとき。

(2) 岐阜地方気象台から岐阜県美濃地方(岐阜・西濃地区)

に、暴風警報が発せられたとき。

(3) 前項(1)、(2)及び、その他危険が予想されると判断するとき。

(略)

(基準航行の可否判断等)

第4条 船長は、基準航行を継続した場合、気象の急変等により安全な航行が困難となるおそれがあると認めるときは、運航管理者と協議し、基準航行の中止等、適切な措置をとらなければならない。

(1) 運航管理者は、安全統括管理者を含めた安全運航監視委員会を随時実施し、適切な安全措置・指導をしなければならない。

風に関する発航中止の条件は、岐阜県美濃地方(岐阜・西濃地区)に暴風警報が発表された場合のみで、具体的な風速の条件は規定されていなかった。なお、岐阜市の暴風警報は、平均風速が17m/sに達すると予想された場合に発表されることとなっていた。

A市は、風が強い場合、観覧船が停泊した状態で鵜飼を観覧する「付け見せ」に変更するなどの措置を採っており、また、平均風速が10m/sを超える場合は、風向にもよるが運航を中止する場合もあった。

(2) 気象及び水位の観測に関する情報

① 気象

安全統括管理者、運航管理者、船長A、船長B並びにC船及びD船の船長は、インターネット等により岐阜地方気象台の観測値等を入手していたが、本事故時、雷注意報及び竜巻注意情報が発表されていたことを知らなかった。

安全統括管理者は、インターネットで雨雲の接近を認め、観覧船の船長等に雨雲の接近等を伝えたが、既に強い風が吹いていた。

船長A及び船長Bは、狩り下りの目的で本件河原を出航する前に、安全統括管理者から雨雲が接近しているとの連絡を受けていなかった。

② 水位

安全統括管理者及び運航管理者は、国土交通省がインターネット上で公表している長良水位観測所の水位情報を入手し、観覧船事務所内に掲示していたが、本事故当日は、同水位の数値が前日から変わらないので水位計が故障している可能性もあると思い、鵜匠代表が長良橋水位表示塔で、同日早朝に確認した水位15.2mを観覧船事務所内に掲示していた。

(3) 出航までの打合せ等に関する情報

運航管理者は、8月19日16時00分ごろ副運航管理者等の運航管理関係者と鵜飼観覧の方法等について協議し、水位が基準内であり、天候も悪くないので、観覧船30隻に旅客約620人を乗せて鵜飼観覧を行うこととし、本件河原の上流に9隻、本件河原付近に21隻が待機し、狩り下りで観覧することとした。

また、本件河原付近の21隻は、8船団に分けて、1船団～3船団は2隻で、4船団～8船団は3隻で船団を組むこととした。

船長A及び船長Bは、16時00分ごろ観覧船事務所に出動し、アルコールチェックを行ったのち、運航管理関係者からそれぞれA船及びB船に乗り、狩り下りで観覧することを聞いた。

(4) 乗船中の旅客への注意事項の説明等に関する情報

旅客が乗船した際、船首部に配置された乗組員が乗船中の注意事項を説明することとなっており、本事故当日は、乗組員A及び乗組員Bが小型船舶用救命クッションの使用方法等の注意事項を日本語で説明していた。

B船の負傷した旅客2名は、外国人であった。

(5) 運航中止等に関する情報

安全統括管理者は、本事故後、連続して下ってくる鵜飼船の動きに合わせて観覧船の船団が連続して本件河原から出航していたので、途中で狩り下りを中断させるのが難しいと思い狩り下りを中断しなかったが、インターネットで雨雲の接近を認めて気象が急変する可能性があると思った時点で、狩り下りを中断すべきであったと思った。

(6) 櫂及び竿に関する情報

観覧船には、櫂及び竿のみを使用する船舶、船外機を装備できる船舶、船外機を装備した船舶があり、A船は船外機を装備できる船舶であったが船外機を装備しておらず櫂及び竿を使用しており、B船、C船及びD船は櫂及び竿のみを使用する船舶であった。

櫂は、各船に装備されていたが、竿は、各乗組員が竹を加工して製作していた。(写真5参照)

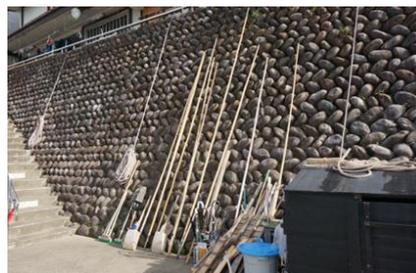


写真5 櫂及び竿

(7) 連絡手段に関する情報

観覧船は、携帯式の無線機を装備しており、B船が乗り揚げた場所は、観覧船事務所から通話可能な範囲内であった。

船長Bは、本事故時、無線機を船尾部の柱に掛けており、流されていたときは櫂で操船していたので両手が塞がり、無線機で通話することができなかった。(写真6参照)



写真6 無線機

(8) 救命設備に関する情報

観覧船には、小型船舶用救命クッション（東洋物産株式会社製、型式：TC-3、桜マークあり）が設備されており、希望する者には、小型船舶用救命胴衣を貸与していた。(写真7参照)



写真7 小型船舶用救命クッション

A市は、観覧船の船長に胴巻き式の膨張式救命胴衣（株式会社オーシャンライフ製、型式：オーシャンWR-1、桜マークあり）を貸与し、同胴衣は各船長が管理することとなっていた。(写真8参照)



写真8 乗組員の救命胴衣

(9) 訓練等に関する情報

A市は、落水者の救助方法を定めて訓練を行っていたものの、多数の観覧船が流された場合の対応方法、救助方法等を検討して

	<p>おらず、訓練も行っていなかった。</p> <p>A市は、船長等が落水した場合の対応方法、救助方法等を検討しておらず、訓練も行っていなかった。</p> <p>(10) 乗組員の教育、訓練等に関する情報</p> <p>A市は、乗組員をA市の会計年度任用職員として採用しており、新規に採用した場合、約20時間の実技及び座学の研修を行ったのち、試験に合格した者を観覧船の舳乗りとして乗船させていた。また、舳乗りとして120日以上乗船したのち、試験に合格した者を船長（艫乗り）として乗船させていた。</p> <p>船長Bは、平成16年にA市に乗組員として採用され、平成20年から船長として乗船するようになった。</p> <p>乗組員Bは、令和3年にA市に乗組員として採用された。</p> <p>(11) 運輸局による指導等に関する情報</p> <p>運輸局は、令和5年8月22日及び9月4日に立入検査を実施し、10月12日に、気象及び水象が一定の条件に達するおそれがあると認める時は運航中止の措置を採ること、気象及び水象に関する情報を把握することなどを指導した。</p> <p>A市は、11月10日、予測水位情報、気象情報を監視し、天候の急変に備えるとともに、天候の急変やその予兆を把握した場合は、運航中止を判断して船長等に連絡すること、安全教育訓練等を実施することなどを運輸局に報告した。</p> <p>なお、A船及びB船は、ろかいのみをもって運転していたものの、A市が船外機で運転する観覧船も運航していたので、A船、B船等のろかいのみをもって運転する船舶を含めてA市に海上運送法が適用されていた。</p> <p>(12) その他の情報</p> <p>観覧船は、旅客区画を覆う屋根が設置されており風の影響を受けやすい構造であった。</p> <p>船長Bは、B船等の大型の観覧船には、本事故のような緊急時に対応できるよう、舳乗りの乗組員も十分な経験を有する者を乗船させた方がよいと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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>(1件目の事故)あり、(2件目の事故)あり</p> <p>(1件目の事故)なし、(2件目の事故)なし</p> <p>(1件目の事故)あり、(2件目の事故)あり</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>A船は、強い東風を船尾方から受ける状況下、西進中、本件河原に接近しようと考えた船長Aの指示を受けた乗組員Aが竿を川下側にさしたことから、強い東風及び水流により川下に流されていたA船の力が竿に掛かり同竿が折れて乗組員Aが右手を負傷したものと考えられ</p>

る。

(2 件目の事故)

(1) 事故発生に関する分析

B 船は、強い東風を船尾方から受ける状況下、西進中、船長 B が本件河原に避難しようとして竿をさすなどしたものの本件河原に接近することができず、進路及び船体の姿勢が制御できないまま流されたことから、長良橋と金華橋との間の右岸に接近し、同右岸に設置されていた消波ブロックに衝突したものと考えられる。

(2) 本件河原からの出航判断に関する分析

船長 B は、本件河原を出航する際、風が強かったが狩り下りが可能と判断し、また、急激に天候が悪化するとは思わなかったことから、本件河原を出航したものと考えられる。

船長 B は、本件河原を出航する前に、雨雲が接近していることを知らなかったことから、本件河原を出航後に急激に天候が悪化するとは思っていなかったものと考えられる。

安全統括管理者は、インターネットで雨雲が接近していたことは認めたものの、狩り下りでは連続して下ってくる鵜飼船の動きに合わせて観覧船の船団が連続して本件河原から出航していたので狩り下りを中断するのが難しいと思ったことから、B 船等の本件河原からの出航の中止を指示しなかったものと考えられる。

(3) 流されている間の操船等に関する情報

B 船は、旅客区画を覆う屋根が設置されており、風の影響を受けやすい構造であったことから、強い東風を受ける状況下では、船長 B の権等の人力のみで進路及び船体の姿勢を制御することが困難であったものと考えられる。

船長 B は、視界が悪くて適切な錨の投入場所を特定することができず、また、錨を投入した場合に転覆するおそれがあると思ったことから、錨を投入しなかったものと考えられる。

(1 件目及び 2 件目の事故)

(1) 気象等の情報入手に関する分析

安全統括管理者、運航管理者、船長 A 及び船長 B は、水位及び天気予報をインターネット等で確認していたものの、雷注意報、竜巻注意情報が発表されていたことを知らなかったものと考えられる。

(2) 救助に関する分析

A 市は、長良橋より川下に観覧船が流されないように長良橋付近に 3 隻の警備船を配備していたものの、同警備船は A 船及び A 船の船団の他の 1 隻の観覧船を救助していたことから、B 船の船団の観覧船を長良橋付近で停止させ、救助することができなかったものと考えられる。

	<p>A市は、落水者の救助方法を定めて訓練を行っていたものの、多数の観覧船が流された場合の対応方法、救助方法等を検討しておらず、訓練も行っていなかったものと考えられる。</p> <p>A市は、船長等が落水した場合の対応方法、救助方法等を検討しておらず、訓練も行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bが落水したのち自力で本船に這い上がり、操船を継続したことは、被害の拡大防止に寄与したものと考えられる。</p>
原因	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、A船が、強い東風を船尾方から受ける状況下、西進中、本件河原に接近しようと考えた船長Aの指示を受けた乗組員Aが竿を川下側にさしたため、強い東風及び水流により川下に流されていたA船の力が竿に掛かり同竿が折れたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、B船が、強い東風を船尾方から受ける状況下、西進中、船長Bが本件河原に避難しようとして竿をさすなどしたものの本件河原に接近することができず、進路及び船体の姿勢が制御できないまま流されたため、長良橋と金華橋との間の右岸に接近し、同右岸に設置されていた消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A市は、本事故後、同種事故の再発防止のため次の措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 気象情報を入手する担当者を配置することとした。 ・ 安全統括管理者及び運航管理者に加えて、鵜飼観覧の現場にいる運航管理補助者も危険と判断した場合、運航を中止することができることとした。 ・ 観覧船が流された場合の安全な着岸場所を検討し、同場所を示した地図を作成して船長等に周知した。 ・ 次の「鵜飼開催中の天候急変対応訓練」を実施し、安全教育等も実施することとした。 <p>(1) 水の流れ、風が強い場合の対処方法</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 旅客への救命具装着の再案内 ② 観覧船連結ロープの外し方 ③ 観覧船の退避の方法 ④ 接岸方法 <p>(2) 流された時の対処方法</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 錨の打ち方 ② 警備船でのえい航方法 <p>(3) 状況に応じた櫂・竿の使い方</p> <p>(4) 定期的な気象情報確認及び伝達</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>

- ・ 運航管理者等は、気象警報等の発表の有無を確認し、竜巻注意情報等が発表された場合、継続して雨雲の動き等を入手し、船長等の関係者に提供すること。
- ・ 運航管理者等は、竜巻注意情報等が発表された状況下、雨雲の接近等の天候急変の兆候がある場合、直ちに運航の可否を判断し、船長に指示すること。
- ・ 河川で旅客船を運航する事業者（以下「河川旅客運送事業者」という。）は、旅客船が流された場合の対応方法、救助方法等を検討してマニュアル等を作成し、訓練を実施すること。
- ・ 河川旅客運送事業者は、ろかいのみで運航する旅客船の船長等が落水した場合の対処方法、救助方法等を検討してマニュアル等を作成し、訓練を実施すること。
- ・ 河川旅客運送事業者は、屋根が設置されたろかいのみで運航する旅客船は風の影響を受けやすいため、安全管理規程の運航中止等の判断基準に具体的な風速の基準を定めること。
- ・ 外国人観光客が乗船する可能性がある旅客船の運航者は、乗船中の注意事項等を英語等で表記した文書を作成し、船内への掲示、外国人観光客への配布等を行うことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図（A船）



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

付図2 事故発生経過概略図（B船）



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

付図3 B船の柱、安全棒の損傷状況

