

## 船舶事故調査報告書

令和6年7月31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	釣り客負傷
発生日時	令和5年7月7日 06時08分ごろ
発生場所	長崎県対馬市神埼東南東方沖 神埼灯台から真方位101° 10.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.0′ 東経129° 25.5′）
事故の概要	遊漁船チンチン丸は、北北東進中、大型コンテナ船の航走波を乗り越えて船首部が大きく上下に動揺した際、船首部デッキに乗っていた釣り客2人が負傷した。
事故調査の経過	令和5年9月12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。
<b>事実情報</b> 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 チンチン丸、5トン未満 270-33392佐賀、個人所有 11.90m（Lr）×2.69m×0.74m、FRP ディーゼル機関、279.5kW、昭和63年9月
乗組員等に関する情報	船長 25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29年10月30日 免許証交付日 令和4年7月12日 （令和9年10月29日まで有効）  釣り客A 25歳 釣り客B 27歳 釣り客C 44歳
死傷者等	重傷 1人（釣り客A）、軽傷 1人（釣り客B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：うねり 波向東、波高約0.5m 日出時刻：05時17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、釣り客B及び釣り客Cを乗せ、遊漁の目的で、令和5年7月7日03時30分ごろ佐賀県玄海町仮屋漁港を出港し、神埼南東方沖16M付近の七里ヶ曾根と称する釣り場に向かった。

船長は、05時15分ごろ釣り場に到着した後、釣り客3人と共に鯨のナブラ（海中の小型魚が鯨に追われて海面に浮上して跳ねる状況）を探したが、見付からなかったため、神埼東北東方沖6M付近の釣り場に移動することとした。

本船は、船長が操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、針路を釣り場に向け、主機を回転数毎分約1,200として約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進を開始した。

釣り客A及び釣り客Bは、共にナブラを探しながら船首部デッキ上で手摺りを握って立っており、釣り客Cは、操舵室左舷側の出入口に腰を掛けて左舷方を向いていた。（図1、写真1参照）

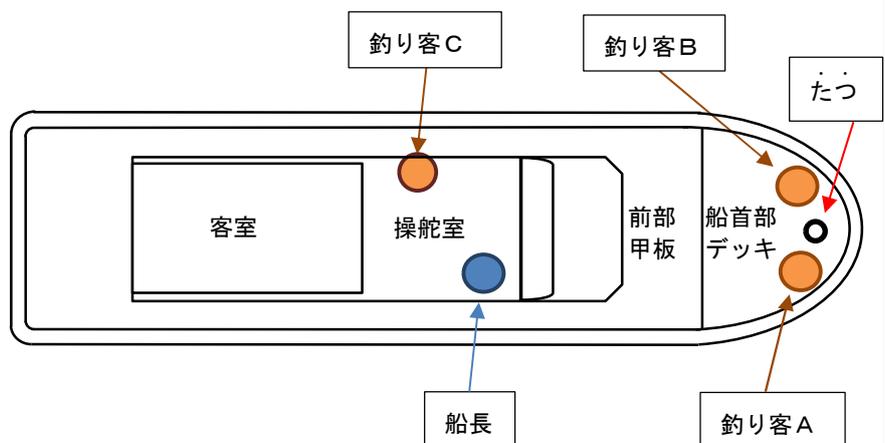


図1 船長及び釣り客3人の配置図



写真1 船首部デッキ上の釣り客A及び釣り客Bの位置

船長は、本船が神埼南東方沖を北北西進中、右舷船首方に南西進する大型コンテナ船を認めた後、その方位に変化がなく接近するよう見えたので、同船の船尾方を通過する目的で、右舵を取って北北東進を開始した。

船長は、大型コンテナ船が本船の前方を通過した後、大型コンテナ船の航走波を受けることが予想できたので、すぐには元の針路に戻さず、航走波に対して船首が左斜め前に向くように北北東進を続けた。

釣り客Aは、船首部デッキ上で手摺りを握って立ち、右舷方を向いてナブラを探していたところ、ふと船首方に視線を向け、至近に接近する波高約1mの波を認めた。

釣り客Aは、大型コンテナ船の航走波と思い、釣り客Bに航走波が迫っているので屈む姿勢を取るよう伝えた後、自らも屈む姿勢を取った。

釣り客Bは、船首部デッキ上で手摺りを握って立ち、釣り客Aと共にナブラを探していたところ、釣り客Aから航走波が迫っているので屈む姿勢を取るよう伝えられて屈む姿勢を取った。

船長は、本船が神埼東南東方沖を北北東進中、船首方至近に接近する波高約1mの波を認めた。

船長は、大型コンテナ船の航走波であることに気付き、航走波が正船首方から接近するよう見えたので、衝撃を軽減させる目的で、速力を保持したまま航走波を右斜め前から受けるように左舵を取った。

本船は、06時08分ごろ波高約1mの航走波を乗り越えて船首部が大きく上下に動揺し、第2波及び第3波と続けて船首部が大きく上下に動揺した。釣り客Aは、本船が第1波を受けたとき、体が浮き上がって船首部デッキ上に落下し、手摺りで顎を打った。その後も第2波及び第3波と続けて体が浮き上がって船首部デッキ上に落下し、同デッキ中央に設置されていたステンレス製のたつで左足を打った。また、釣り客Bは、体が浮き上がって船首部デッキ上に落下し、臀部及び膝を打った。

船長は、釣り客A及び釣り客Bが船首部の上下の動揺に合わせて浮き上がって船首部デッキ上に落下するとともに転倒するところを認め、航走波を乗り越え終えた後、主機を中立運転とした。

船長は、釣り客Bがすぐに立ち上がったものの、釣り客Aが前部甲板上に転落して操舵室前部付近で転倒した状態であったので、操舵室から出て前部甲板に向かった。

船長は、釣り客A及び釣り客Bから足に痛みがあることを聞き、両者の負傷状況を確認して釣り客Aの左足が腫れていたため、すぐに釣り客Aを客室に移動させた後、応急処置を行った。

船長は、釣り客Aが重傷を負っているとは思わなかったため、その後、再び七里ヶ曾根の釣り場へ移動して釣り客Cに釣りを行わせた。



(3) 本船の業務規程に関する情報

本船の業務規程には、釣り客の安全確保のため、船長及び遊漁船業務主任者が周知及び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、次のとおり定められていた。

① 安全確保のため周知すべき事項

\* 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。

② 安全確保のため遵守すべき事項

\* 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。

\* 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。

(4) 船長の業務規程に係る周知及び遵守状況に関する情報

① 安全確保のため周知すべき事項

船長は、本船のホームページ上に船体動揺等に関する注意事項を掲載しており、本船を利用する釣り客はホームページを見て承知していると思っていたので、出航前や航行中に船体動揺等に関する注意事項を口頭で周知していなかった。

② 安全確保のため遵守すべき事項

船長は、仮屋漁港と釣り場との間の移動は、約20knの速力で航行しており、釣り場間の移動は、燃料節約の目的で約10knの速力で航行していた。

船長は、これまでも航走波を乗り越える場合には、速力を約10knに減速した後、航走波を斜め前から受けるように操船していた。

船長は、本事故当時、速力を約10knに減速した状態であったので、これまでと同様に航走波を斜め前から受けるように操船すれば安全に乗り越えることができると思い、速力を保持したまま左舵を取った。

船長は、本事故当時、至近となるまで航走波の高さや接近状況に気付いていなかった。

船長は、航行中の乗船位置について釣り客の判断に任せていた。また、釣り客Aとは幼馴染であり、釣り客A及び釣り客Bが共に遊漁船での釣りには慣れているので、波の影響により船体が動揺するようなことがあれば、自身で身の安全を確保できると思い、釣り客A及び釣り客Bに対し、船体中央より後方に

	<p>移動するように注意していなかった。</p> <p>船長は、船体が動揺する場合、船体中央より後方の位置に釣り客を乗船させた方が安全であることは知っており、大型コンテナ船の航走波を受けることが予想できたので、釣り客A及び釣り客Bを後方に移動させていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(5) その他の情報</p> <p>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。</p> <p>運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト<sup>*1</sup>及び地方版分析集<sup>*2</sup>によれば、波により船体が動揺する場合、旅客を船体中央より後方の位置に乗船させることが必要であると分析されている。</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>本船は、神埼東南東方沖を北北東進中、船長が、船首方至近に接近する波高約1mの航走波を認めたとき、約10knの速力で航走波を斜め前から受けるように操船すれば安全に乗り越えることができると思い、速力を保持したまま左舵を取り、船首部デッキ上に釣り客を乗せた状態で航走波を乗り越えたことから、船首部が大きく上下に動揺して釣り客2人が浮き上がって同デッキ上に落下し、その後も同様の衝撃を連続して受けて負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでも航走波を乗り越える場合には、速力を約10knに減速した後、航走波を斜め前から受けるように操船していたことから、船首方至近に接近する波高約1mの航走波を認めたとき、約10knの速力で航走波を斜め前から受けるように操船すれば安全に乗り越えることができると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、航走波が正船首方から接近するよう見えたこと、及び速力を約10knに減速した状態であったことから、衝撃を軽減させる目的で、速力を保持したまま航走波を右斜め前から受けるように左舵を取ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、神埼東南東方沖を北北東中、船長が、船首方至近に接近する波高約1mの航走波を認めたとき、約10knの速力で航走波を斜め前から受けるように操船すれば安全に乗り越えることができると思い、速力を保持したまま左舵を取り、船首部デッキ上に釣り</p>

\*1 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～」

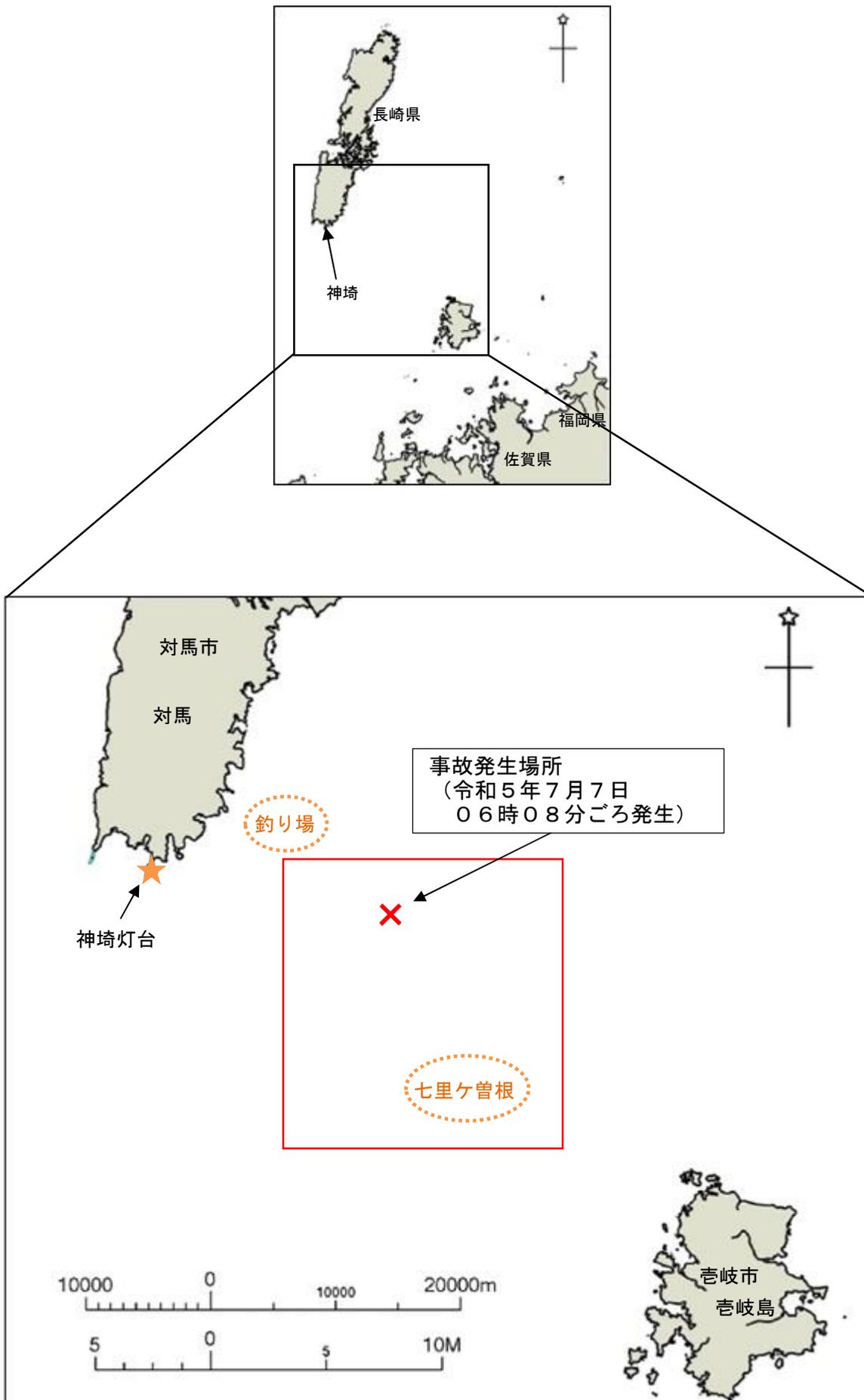
[https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No41\\_all.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No41_all.pdf)

\*2 地方版分析集「遊漁船・瀬渡船の事故防止のために！」

<https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/04kobe/20210727kbanalysis.pdf>

	<p>客を乗せた状態で航走波を乗り越えたため、船首部が大きく上下に動揺して釣り客2人が浮き上がって同デッキ上に落下し、その後も同様の衝撃を連続して受けたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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、航走波を受けることや船体動揺による釣り客への危険が予想される場合、釣り客に対して注意を促すとともに釣り客を船体中央部より後方に移動させること。</li> <li>・ 遊漁船の船長は、波の高さや方向に常時注意を払いつつ、船体動揺を緩和するため、早めに波の高さや方向に応じた進路変更や減速を行うこと。</li> <li>・ 遊漁船の船長は、船上で負傷者が発生した場合は、釣り客の安全を第一に考え、負傷状況を確認しつつ応急措置を行い、医療機関への搬送が必要な場合は、直ちに海上保安庁に通報し、最寄りの港に帰航すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

