

船舶事故調査報告書

令和6年12月4日

運輸安全委員会（海事部会）議決

委員長 武田 展 雄

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 早田 久 子

委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	令和6年1月16日 06時41分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水区折戸湾 清水港導灯（前灯）から真方位090° 225m付近 （概位 北緯34° 59.7′ 東経138° 30.1′）
船舶事故の概要	遊漁船（被えい船）13は、釣り客1人が乗り、カセ* ¹ （小舟）釣りと称する遊漁の目的で、引船第八ふじ丸により他の遊漁船（被えい船）4隻と共にえい航され、静岡県静岡市清水区折戸湾を南進中、令和6年1月16日転覆した。 13は、釣り客1人が死亡し、甲板上設備に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和6年1月19日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1人の船舶事故調査官を指名した。 令和6年1月20日、5月14日、16日現場調査及び口述聴取 令和6年1月24日、2月16日口述聴取 令和6年2月6日、13日、3月21日回答書受領 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	遊漁船（被えい船） 13（A船）、総トン数なし 第241-12875号（船舶検査済票の番号）、有限会社ふじや釣舟店 5.96m（Lr）×1.50m×0.71m、FRP 機関なし、不詳 最大搭載人員 旅客3人、船員0人計3人 （写真1 参照）

*¹ 「カセ」とは、本報告書では、動力の付いていない遊漁用の小型船舶をいい、清水港付近では、同小型船舶を釣り場に係留して釣りをする方法をカセ釣りと称する。



写真1 A船

引船 第八ふじ丸、1.3トン

SO3-23725 (漁船登録番号)、第241-19420号
(船舶検査済票の番号)、個人所有

6.95m (Lr) × 1.88m × 0.88m、FRP

ディーゼル機関、69.9kW、平成19年10月

最大搭載人員 旅客3人、船員1人計4人

(写真2 参照)



写真2 引船

乗組員等に関する情報

船長 61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5年10月22日

免許証交付日 令和5年5月30日

(令和10年10月21日まで有効)

釣り客A 70歳

死傷者等

死亡 1人(釣り客A)

損傷

甲板上の設備に濡損

気象・海象

(1) 気象

本事故発生場所の西方約9.5kmに位置する静岡地方气象台及び同北方約6.8kmに位置する清水地域気象観測所における本事故当時の観測値は、表1のとおりであった。

表 1 観測値

時刻	天気	風向	平均風速 (m/s)
06:00	晴れ	—	—
06:20	—	北	1.0
06:30	—	北	1.5
06:40	—	北北西	1.3
06:50	—	北北西	1.3
07:00	晴れ	—	—

(2) 海象

国土交通省港湾局全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）によれば、本事故発生場所の北方にある清水港における有義波（波高、波周期）及び波向は、本事故当時、表 2 のとおりであった。

表 2 波の観測値

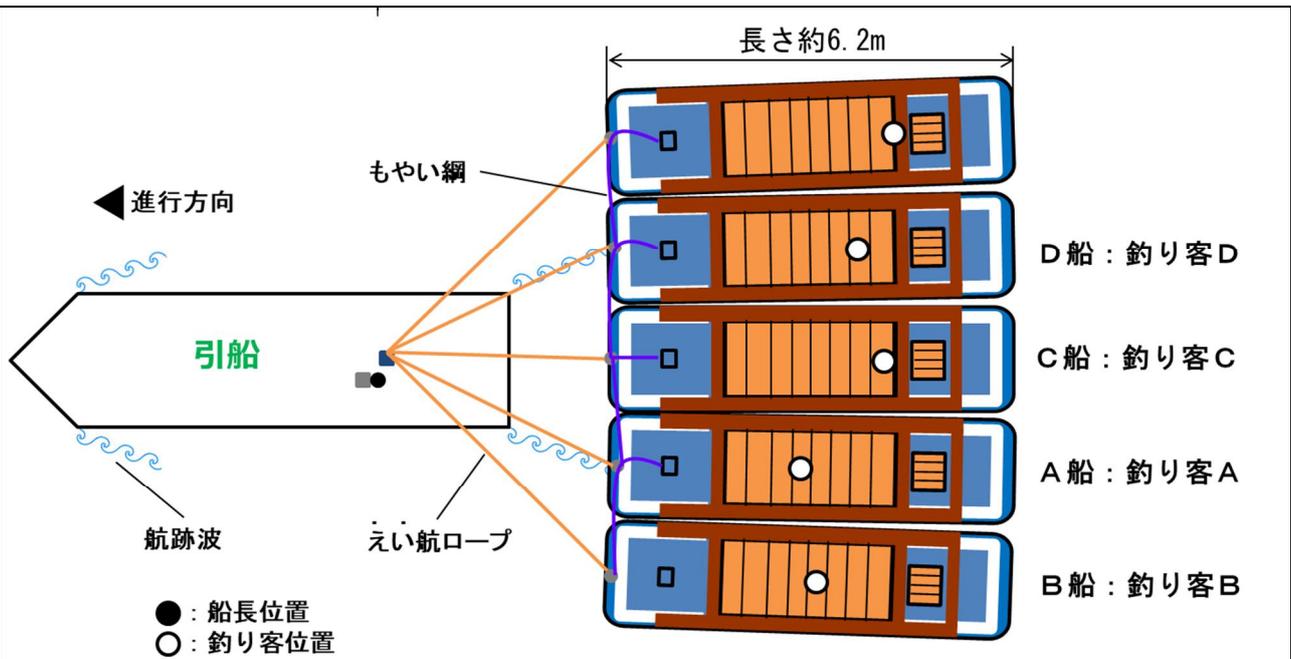
時刻	有義波		波向
	波高 (m)	波周期 (秒)	
06:20	0.44	6.3	南
06:40	0.40	6.6	南
07:00	0.37	6.8	南

(3) 船長等の観測

本事故当時、天気は晴れ、風は無風、視界は良好、海面状態は平穏であった。

事故の経過

A 船は、釣り客 A がベルト式救命胴衣を着用して 1 人で乗り、他の 4 隻（うち 3 隻を図 1 のとおり「B 船」、「C 船」及び「D 船」と、乗船していた釣り客を「釣り客 B」、「釣り客 C」及び「釣り客 D」という。）の遊漁船（被えい船）（以下「被えい船」という。）と共に、船長が 1 人で乗り組んだ引船にえい航され、カセ釣りと称する遊漁の目的で、折戸湾の釣り場に向けて令和 6 年 1 月 16 日 06 時 27 分ごろ静岡県静岡市清水区の巴川に所在する遊漁事業者の係留場所を出発した。（図 1 参照）



※被えい船は、船尾を進行方向に向けてえい航されている

図1 被えい船のえい航状態（イメージ）

引船及びA船等は、巴川を折戸湾へ向けて約2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行し始めた。

（図2 参照）

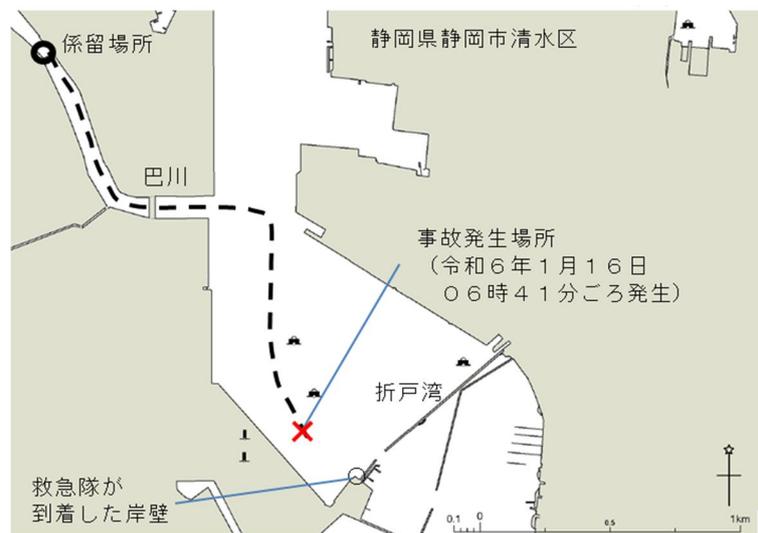


図2 航行経路概略図

船長は、06時36分ごろ、巴川河口付近で船首方に見える折戸湾に目を向け、そのまま同湾に入り、海上が平穏であったので、速力をふだんよりも速い5～6kn（船長の体感）に増速した。

船長は、A船のえい航状態を確認したところ、釣り客Aが手荷物を携えて船体中央部の前方寄り（以下、前後左右は特に断りがない限りA船の進行方向を基準とする。）に着座しているのを認め、また引船の

	<p>航跡波（図 1 参照）を含む波が、A 船の前方から甲板上に打ち込んでいるのを見て、船首方を向きながら主機のスロットルレバーを少し下げ、引船を若干減速させた。</p> <p>船長は、06 時 41 分ごろ、B 船に乗っていた釣り客 B が発した「危ない」という声を聞き再び後方を振り返ったところ、A 船の前部（船尾部分）の長さの 3 分の 1 程度まで浸水しているのを見た。（図 4 参照）</p> <p>A 船は、釣り客 A が、左方の B 船に移り移ろうとして移動した瞬間に、左傾斜して横転し、転覆した。</p> <p>また、釣り客 A は、A 船が左傾斜を増していく中、B 船右側の船縁に手を掛けるような様子で、A 船と B 船の間に落水し、B 船の船縁と転覆した A 船の船縁との間に体を挟まれた。</p> <p>船長は、直ちに引船の主機のクラッチレバーを中立にした後、B 船に移り、釣り客 B と共に釣り客 A を B 船上に引き揚げた。</p> <p>船長は、釣り客 A の意識がなくなったのを見て、B 船上で釣り客 A に心肺蘇生を行いながら、C 船に乗っていた釣り客 C に 118 番通報を依頼した。</p> <p>釣り客 C は、自身の携帯電話で 118 番通報を行い、D 船に乗っていた釣り客 D は、海上保安庁が釣り客 C に救急車を呼ぶよう指示していたの聞き、自身の携帯電話で 119 番通報を行った。</p> <p>船長は、07 時 00 分ごろ、釣り客 B に心肺蘇生を代わってもらい、引船により B 船のみをえい航し、救急隊が到着していた岸壁に B 船と引船を着け、釣り客 B 及び救急隊と共に釣り客 A を岸壁に揚げた。</p> <p>釣り客 A は、救急隊員により心肺蘇生を受け、到着した救急車によって、07 時 19 分ごろ病院へ搬送されたが、21 時 50 分ごろ医師により死亡が確認された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 釣り客 A に関する情報</p> <p>① 死因</p> <p>死体検案書によれば、釣り客 A の直接死因は、胸背部打撲による胸部大動脈損傷であった。</p> <p>② 健康状態</p> <p>釣り客 A の親族によれば、本事故当日、釣り客 A の体調に悪い様子もなく、ふだんと変わらない状態であった。</p> <p>③ A 船における着座位置</p> <p>船長は、過去に釣り客 A を含む釣り客に対し、前方の乾舷を高くするため、なるべく船体中央部より後方に座るよう指導したことがあった。</p> <p>船長は、係留場所を出発する際、釣り客 A が、手荷物を携えて A 船船体中央部の前方となる船尾寄りに着座したのを見て、</p>

釣り客Aが釣り客の中で最後に乗船したので、自身が遅れたと思い、慌ててその場所に座ったのかもしれないと思った。

(2) 船長に関する情報

船長が代表を務める遊漁事業者（以下「本件事業者」という。）は、遊漁船業の適正化に関する法律（昭和63年法律第99号）（以下「遊漁船業法」という。）第3条に基づき、静岡県知事からの登録承認を受け、遊漁船業（カセ釣り業）を30年以上営んでいた。なお、船長は、自身を（同法第12条に基づく）遊漁船業務主任者（以下「業務主任者」という。）として選任していた。

(3) 清水港におけるカセ釣りに関する情報

① 遊漁方法

釣り客は、引船がえい航する被えい船に乗って釣り場に向かい、被えい船が係留された釣り場で釣りをを行う。引船は、被えい船を係留後、一旦、出発地に戻り、終了時刻に再び釣り場へ迎えに行き被えい船をえい航して帰航する。

② カセ釣りのえい航方法

巴川を発着する被えい船の遊漁事業者は、複数の被えい船をえい航する場合には、被えい航中に船体が左右に振れることを抑えて安定して針路を保つ目的で、船尾を進行方向に向けて並列状態とし、船体の先端が揃うようにえい航ロープの長さを調節してから出航する。

また、えい航中、被えい船が進行方向から受ける波の高い部分が船体の先端に当たらないよう、波が船底下に流れる速力を調整する。

本件事業者は、えい航する被えい船が2隻以上の場合には、巴川に架かる橋の桁幅を考慮して、並列状態を最大5隻に制限していた。

(4) 被えい航中のA船の状態に関する情報

引船がえい航するA船を含む5隻の被えい船は、C船を中央として並列しており、中央のC船に寄り合う状態で並走していた。

船長によれば、本事故当日、係留場所を出発する際、前記(3)②と同様に並列状態となる被えい船5隻の船体の先端が揃うよう、えい航ロープの長さを調節したとのことである。

(5) A船の構造及び浸水状況に関する情報

① 以前、被えい船には和船が用いられていた。現在の被えい船は、カセ釣り専用で作られたもので、和船のようにはっきりとした船首尾の区別はないが、当時の名残から、えい航ロープを結ぶ側を「船尾」と呼んでいる。

② 本件事業者の被えい船は、えい航中に船尾側から海水が流れ

込んだ場合には、胴の間^{*2}に敷かれたすのこ（高さ約3cm）の下を後方に流れ、船首方にある生簀^{いけす}から船外へ排水される構造になっていた。（図3参照）

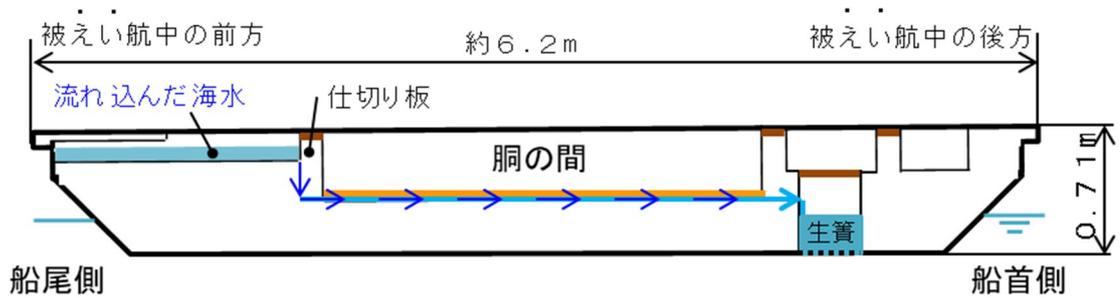


図3 被えい船の排水構造イメージ

- ③ 船長の口述によれば、A船は、本事故当時の被えい航中、海水がA船前方から甲板^{くぼ}凹み部に浸水し、一部の海水が後方にある仕切り板を越えて胴の間に及んでおり、船の長さの約1.3mを超える範囲にまで甲板上が濡れる状態であった。（図4参照）

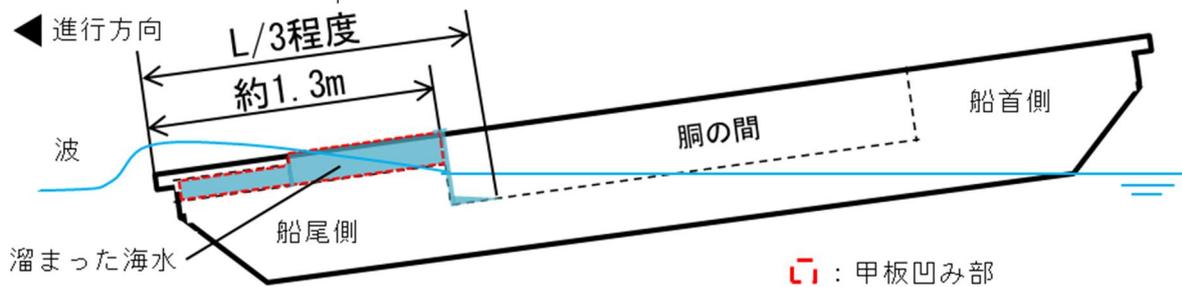


図4 進行方向からの波の浸水状況

このとき、甲板上に溜まっていた海水の量は、甲板凹み部の形状、長さ及び幅を踏まえると、同部の容積が約255ℓであり、この部分にある凸部及び属具の容積約51ℓを差し引き、胴の間に及んだ少量の海水量を除いた場合、200ℓ程度と推算される。（図5参照）

*2 「胴の間」とは、本報告書では、船体中央部にある漁労作業を行う場所をいう。

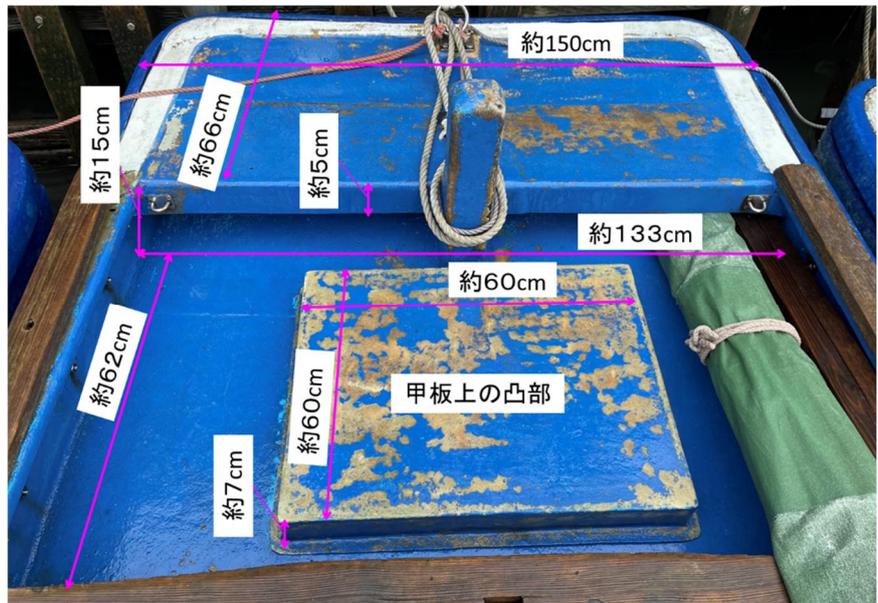


図5 甲板凹み部の概略寸法

(6) 本件事業者の遊漁船業の適正化に関する法律に基づく業務規程（以下「業務規程」という。）に関する情報

① 業務規程には、安全の確保のために船長及び業務主任者が遵守すべき事項として、次のことが定められていた。

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共に、波に対する針路の変更を行い、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。

② 一方、船長は、被えい船をえい航中、被えい船の前方の乾舷を高くするためには、釣り客等が船体中央部より後方に着座することが重要であると認識していたが、業務規程には、釣り客等の乗船位置に関する定めはなかった。

船長は、カセ釣りの出航前には、利用者（釣り客等）に対し、乗船時の注意事項を記載した印刷物を提示していたが、同配布物には、船体中央部より後方に着座するよう誘導する記載がなく、また、本事故当時の釣り客は、船長から船体中央部より後方に着座するよう指導を受けていなかった。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象の関与
判明した事項の解析

A船 あり、引船 あり
A船 なし、引船 なし
A船 なし、引船 なし

(1) 事故発生に関する解析

A船は、折戸湾で引船により他の被えい船4隻と共にえい航されて南進中、他の被えい船4隻と異なり、波が打ち込む状態が続いていた。その要因は、次のとおりであったものと考えられる。

① 海上が平穏であったことから、引船がふだんよりも速い5～6knの速力で航行しており、そのため、引船の航跡波を含む波の波高が高くなっていた。

② 釣り客Aと手荷物が前方の船尾部甲板に寄っていたため、ふだんよりも前方の乾舷が低下していた。また、前方の甲板凹みに徐々に海水が溜まったことにより、その重みで更に前方の乾舷が低下した。

船長は、引船の航跡波を含む波がA船の前方の船尾部甲板上に打ち込み続けているのを見て、引船を若干減速させたが、A船にはなおも波の打ち込みが続いた。このことから、船長による減速が十分ではなかった可能性があると考えられる。

この状況を踏まえると、釣り客Aは、A船に波が打ち込み続けたことに危険を感じたため、B船に移り移ろうとして左方に移動したものと考えられる。

A船は、釣り客Aが、左方に移動したことから、左傾斜して横転し、転覆したものと考えられる。

(2) 釣り客Aの受傷等に関する状況

① 引船に並列状態でえい航されていた5隻のうち、A船は、B船とC船の間に位置し、また、それぞれの前部は、もやい綱で固縛され、船体同士が密着していた。(図1参照)

② 釣り客Aは、A船が横転した際、A船とB船の間に落水し、B船とC船がえい航ロープに引っ張られて寄り合う合間に入り、B船の船縁と裏返ってきたA船の船縁との間に挟まれたことから、背面を強打して負傷し、胸背部打撲による胸部大動脈損傷により死亡したものと推定される。(図6参照)

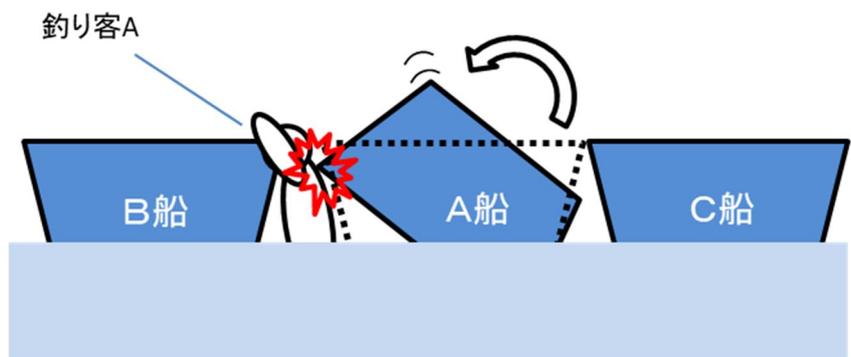


図6 釣り客Aの受傷状況

(3) 浸水した海水の影響

A船の前方の甲板凹みに溜まった海水の量は200ℓ程度と推算されるところであり、同海水の重さが前方の乾舷を低下させるとともに、復原性の低下を招き、このことが転覆に関与した可能性があると考えられる。

	<p>(4) 安全管理に関する状況</p> <p>業務規程では、航行中、波の影響により船体が動揺するとき、安全な速力まで十分な減速を行うことが定められていたが、被えい船の姿勢に対する規定がなかったことから、被えい船の進行方向の乾舷を高くすることを目的とした規定を定める必要があったと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、業務規程を遵守する必要があり、また、業務規程には明示されていないが、被えい船のえい航中、前方の乾舷を高くするために、利用者に対し、船体中央部より後方の位置に乗船するよう指導すべきであったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、折戸湾で引船により他の被えい船4隻と共にえい航されて南進中、引船の航跡波を含む波の打ち込みを受け続ける状況下、船長が、十分な減速を行わなかったため、波の打ち込みが続き、危険を感じた釣り客AがB船に乗り移ろうとして左方に移動した際、船体が左傾斜して横転し、転覆したものと考えられる。</p> <p>A船は、次のことから、引船の航跡波を含む波の打ち込みを受け続けたものと考えられる。</p> <p>(1) 海上が平穏であったことから、引船がふだんよりも速い5～6knの速力で航行しており、そのため、引船の航跡波を含む波の波高が高くなっていた。</p> <p>(2) 釣り客Aと手荷物が前方の船尾部甲板に寄っていたため、ふだんよりも前方の乾舷が低下しており、また前方の甲板凹み部に徐々に海水が溜まったことにより、その重みで更に前方の乾舷が低下していた。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> ・引船の船長は、釣り客に対し、被えい船に波が打ち込むことにより姿勢が変化して危険な状態となる可能性を十分説明し、被えい船の船体中央部より後方の位置に乗船するよう指導すること。 ・引船の船長は、えい航中、引船による航跡波の状況の監視及び被えい船の状態の確認を適切に行い、波が打ち込む等により、船体が危険な状態となることが予想されるときは、安全な速力まで十分な減速又は停船することにより、被えい船の安全な航行を確保すること。 ・被えい船をえい航する遊漁事業者は、被えい船を並列してえい航する業務形態に鑑み、えい航する速力、釣り客及び手荷物の配置による船体姿勢、えい航ロープの長さ、被えい船が受ける引船の航跡波を含む波の影響といった特殊性を考慮した業務規程を作成することが望ましい。 <p>本件事業者は、本事故後、再発防止策として、次の改善措置を講じ</p>

た。

- ・船長は、被えい船のえい航中、引船が発生する航跡波及び被えい船の被えい航状態を適切に確認し、被えい船に波が打ち込まないように、適切な速力で航行することを徹底した。
- ・船長は、釣り客が、被えい船に乗船する際、被えい船の前方の乾舷を高くする目的で、船体中央部より後方の位置に乗船するよう指導することを徹底した。

付図1 事故発生場所概略図

