

## 船舶事故調査報告書

令和7年7月16日

運輸安全委員会（海事部会）議決

委員 長 李家賢一  
委員 伊藤裕康（部会長）  
委員 上野道雄  
委員 早田久子  
委員 高橋明子

<b>事故種類</b>	釣り客死亡
<b>発生日時</b>	令和6年10月16日 14時46分ごろ
<b>発生場所</b>	佐賀県唐津市 <small>おがわ</small> 小川島北方沖 呼子平瀬灯台 <small>よぶこひらせ</small> から真方位006° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 37.3′ 東経129° 54.9′）
<b>船舶事故の概要</b>	遊漁船 <small>とみふく</small> 登美福丸は、船長が1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、福岡県糸島市福吉漁港に帰航中、釣り客1人が落水して死亡した。
<b>事故調査の経過</b>	令和6年11月1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11月6日、15日、令和7年2月7日、12日口述聴取 令和6年11月7日、8日現場調査及び口述聴取 令和6年11月14日、29日、令和7年2月10日回答書受領 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	遊漁船 登美福丸、4.74トン FO3-28799（漁船登録番号）、個人所有 10.74m（Lr）×2.62m×0.77m、FRP ディーゼル機関、174.0kW、昭和53年12月 第290-28342号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）  <div style="text-align: center;">  </div>
	写真1 本船

乗組員等に関する情報	<p>船長 74歳</p> <p>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50年9月12日 免許証交付日 令和2年3月30日 (令和7年5月30日まで有効)</p> <p>釣り客A 83歳</p>																																																		
死傷者等	死亡 1人(釣り客A)																																																		
損傷	なし																																																		
気象・海象	<p>(1) 気象</p> <p>本事故発生場所の南南東方約16.5kmに位置する唐津地域気象観測所及び北西方約20.3kmに位置する石田地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。(表1、図1参照)</p> <p style="text-align: center;">表1 観測所における気象観測値</p> <table border="1" data-bbox="568 801 1406 1061"> <thead> <tr> <th rowspan="2">項目 時刻</th> <th colspan="3">唐津</th> <th colspan="3">石田</th> </tr> <tr> <th>気温 (°C)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>気温 (°C)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05:00</td> <td>21.4</td> <td>西</td> <td>0.6</td> <td>21.6</td> <td>西北西</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>25.4</td> <td>北</td> <td>3.3</td> <td>25.0</td> <td>北東</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>25.8</td> <td>北</td> <td>3.3</td> <td>25.2</td> <td>北北東</td> <td>6.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>※上記の観測所は、陸上に所在しており、本事故発生場所(海上)と比較し、周辺の地形等の影響を受けている。</p> <p>(2) 船長の観測</p> <p>船長の口述によれば、次のとおりであった。</p> <p>① 12時ごろ</p> <p>福吉漁港出航時(05時ごろ)は、風及び波がなく海上は穏やかな状態であったが、12時ごろから北東方向からの風が吹き始め、風が強くなるにしたがって波が高くなった。</p> <p>② 15時ごろ</p> <p>本事故当時(15時ごろ)の海上の状態は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="608 1574 1366 1733"> <tr> <td>風</td> <td>北東の風、約8m/s</td> </tr> <tr> <td>波浪</td> <td>目測による波高は、約1mであり、一部に白波が立っていた。時折大きな波があり最大で約2mで一部に白波が立っていた。</td> </tr> </table> <p>(3) 付近航行船舶の観測</p> <p>14時00分ごろ、本事故発生場所の南東方約2Mを航行していた旅客フェリーの乗組員の観測によれば、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="608 1951 1366 2051"> <thead> <tr> <th>天候</th> <th>気温 (°)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>波高 (m)</th> <th>視程 (M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>薄曇り</td> <td>28.0</td> <td>北東</td> <td>13</td> <td>1.0</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>	項目 時刻	唐津			石田			気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	05:00	21.4	西	0.6	21.6	西北西	1.3	12:00	25.4	北	3.3	25.0	北東	7.8	15:00	25.8	北	3.3	25.2	北北東	6.9	風	北東の風、約8m/s	波浪	目測による波高は、約1mであり、一部に白波が立っていた。時折大きな波があり最大で約2mで一部に白波が立っていた。	天候	気温 (°)	風向	風速 (m/s)	波高 (m)	視程 (M)	薄曇り	28.0	北東	13	1.0	10
項目 時刻	唐津			石田																																															
	気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	気温 (°C)	風向	風速 (m/s)																																													
05:00	21.4	西	0.6	21.6	西北西	1.3																																													
12:00	25.4	北	3.3	25.0	北東	7.8																																													
15:00	25.8	北	3.3	25.2	北北東	6.9																																													
風	北東の風、約8m/s																																																		
波浪	目測による波高は、約1mであり、一部に白波が立っていた。時折大きな波があり最大で約2mで一部に白波が立っていた。																																																		
天候	気温 (°)	風向	風速 (m/s)	波高 (m)	視程 (M)																																														
薄曇り	28.0	北東	13	1.0	10																																														

	<p>(4) 海水温</p> <p>海上保安庁の情報によれば、本事故当日、事故発生場所付近の海水温は、24℃であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>(1) 本船出航から釣り客Aの落水に至るまでの経過</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客A、落水の状況を目撃した釣り客1人（以下「釣り客B」という。）及び本事故の発生を通報した釣り客1人（以下「釣り客C」という。）を含む釣り客8人を乗せ、令和6年10月16日05時00分ごろ、遊漁の目的で、長崎県<small>いき</small>壱岐市壱岐島南方沖の遊漁ポイント（以下単に「ポイント」という。）に向けて福吉漁港を出航した。</p> <p>本船は、壱岐島南方沖のポイントで遊漁を行い、その後、唐津市<small>かから</small>加唐島南方沖のポイントを経て、12時30分ごろ、小川島北方沖のポイントに到着し、船尾からパラシュート型シーアンカー<sup>*1</sup>を投入した状態で漂流して、遊漁を行った。</p> <p>（図1 参照）</p>  <p>図1 本船の移動状況（口述に基づく）</p> <p>船長は、14時30分ごろ、北東方向の風が強まり、風浪<sup>*2</sup>が高くなって白波が立ってきたので、釣り客から了承を得た上で遊漁を終了して帰航することとし、釣り客に対し、釣り竿等の道具（以下単に「道具」という。）を片付けるよう伝えた。</p> <p>船長は、船尾甲板でウインチを使用してパラシュート型シーアンカーの揚収作業を終えた後、釣り客全員が道具を片付け始めていることを確認した。</p> <p>船長は、パラシュート型シーアンカーを揚収したことにより、風浪による船体動揺が大きくなったので、早く航行を開始したい</p>

\*1 「パラシュート型シーアンカー」とは、パラシュートのように水中で開く帆布製の錨をいう。風浪中に漂流して釣りなどを行うときに使用すると、船体姿勢が安定し、横揺れや圧流を抑える効果がある。

\*2 「風浪」とは、風の吹く海域でその風によって生じる波のこと。他の海域にまで伝わった風浪をうねりと呼ぶ。波浪は両者の総称。

と思い、操舵室に入り、機関の始動を行った。

船長は、本船が右舷船尾方から風浪を受けて船首が南西方向に向いていたので、本船を右旋回させて南東方向の福吉漁港に向けようとした。

船長は、14時45分ごろ、航行を開始し、右旋回を続けながら、約3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)まで増速した。

船首甲板の右舷側前方にいた釣り客Bは、道具の片付けを終え、船尾方を向いて椅子に腰を掛けていたところ、本船が航行を開始し、右旋回するのに伴い、船体がやや左舷側に傾斜していきのを感じていた。

釣り客Bは、本船が航行を開始して約1分後、右旋回が終わり、直進を始めて左舷側への傾斜が戻るとき、左舷側からの波を受けて船体が大きく右舷側に傾き、船首甲板の右舷側後方(操舵室右前方下部)にいた釣り客Aが「あっ」という声を発し、頭から右舷側に落水するのを目撃した。

(図2 参照)

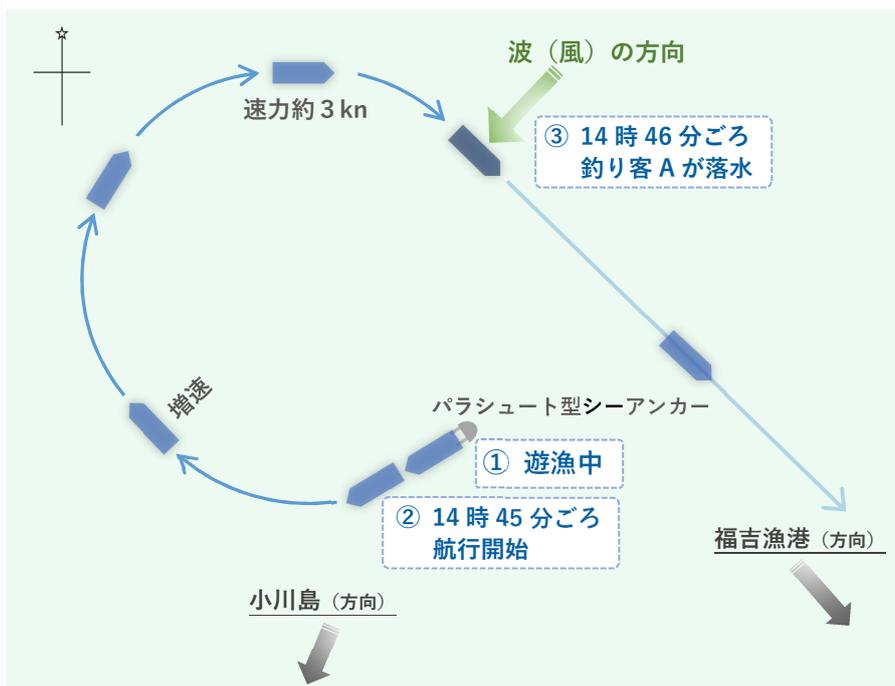


図2 口述に基づく本船の動静(概要)

## (2) 釣り客Aの落水後の状況

釣り客Bは、操舵室の船長に向け、本船を停止するように大声で叫び、船長が同室窓から顔を出したので、釣り客1人が落水したことを伝え、船尾方の海面に浮いている釣り客Aを指さした。

船長は、釣り客Bから釣り客Aの落水を聞き、船尾方を見たところ、釣り客Aが頭部を海面に出して浮いていたので、急いで本船を反転させて救助に向かった。

	<p>本船は、風浪で動揺しており、釣り客Aになかなか近づくことができず、また、釣り客数人が船上から救命胴衣やシーアンカーの浮きなど浮力を有するものを海上に投げ入れたが、釣り客Aまで届かなかった。</p> <p>釣り客Aは、落水直後は頭部を上げて顔を本船の方に向けて手を挙げる動作をしていたが、落水から約10分経過した頃、頭部が下がり、顔が海面に浸かる姿勢になっていた。</p> <p>船長は、本船を釣り客Aのそばに寄せることが困難であり、自ら海上で救助する必要があると思い、できるだけ本船を釣り客Aに近づけた状態で海に飛び込み、釣り客Aに向かって泳ぎ、釣り客Aの体を両手でつかんだ。</p> <p>釣り客Aは、15時10分ごろ、海面で船長に支えられながら、甲板上の釣り客3人によって船上に引き揚げられた。</p> <p>引き揚げられた釣り客Aは、口から泡を吹き意識がない状態であり、釣り客数人によって心肺蘇生が行われたものの、容態に変化はなかった。</p> <p>船長は、15時15分ごろ、家族に電話連絡し、所属する漁業協同組合等に連絡するよう伝え、福吉漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>釣り客Cは、15時20分ごろ本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、16時10分ごろ、福吉漁港に帰港し、待機していた救急車に釣り客Aを引き渡した。</p> <p>釣り客Aは、救急車で福岡県福岡市内の病院に搬送されたが、17時ごろ死亡が確認され、直接死因は溺水と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船体構造等に関する情報</p> <p>① 船体構造及び乗船位置</p> <p>本船は、船体中央部のやや後方に操舵室が、その下部に船室が配置されており、船首甲板と船尾甲板が釣り座となっていた。</p> <p>釣り座には、ゴム製のマットが敷かれていた。</p> <p>(写真2 参照)</p>



写真2 釣り座

本事故が発生した際、船上にいた釣り客等の位置は、図3のとおりであった。

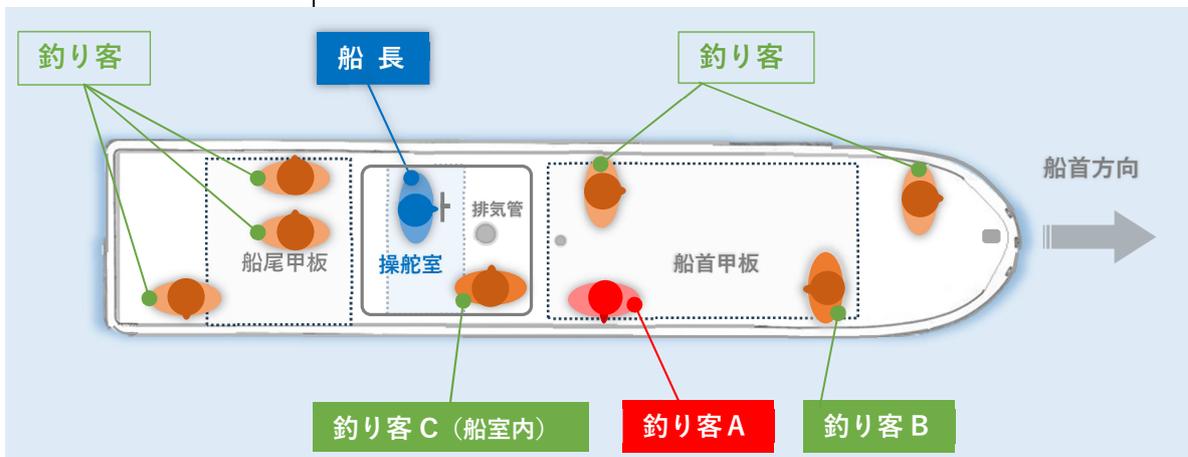


図3 船上の釣り客等の位置

② ブルワークの高さ

本船の甲板（船首甲板）のブルワーク<sup>\*3</sup>は、高さが甲板から約43cm、幅が約19cmであり、また、中央部のブルワーク上端から海面までの高さが約89cmであった。（図4参照）



図4 ブルワークの高さ等

<sup>\*3</sup> 「ブルワーク」とは、人や貨物が船外に落ちないように、又は波が甲板に打ち込まないように暴露甲板舷側に設けられた囲いをいう。

### ③ 操舵室からの死角

操舵室における船長の操船位置からは、同室の壁面等により右舷中央部等に甲板上の死角があり、右舷中央部の釣り客Aのいた場所を確認することができなかった。(写真3、図5参照)



写真3 船長の操船位置からの見通し

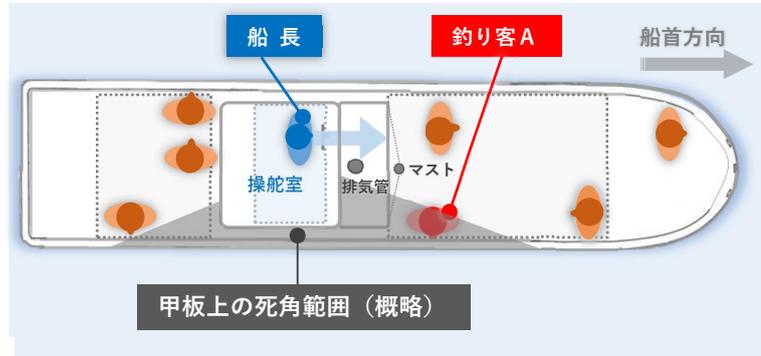


図5 甲板上の死角範囲

### ④ A E D (自動体外式除細動器) の設置状況

本船にA E D (自動体外式除細動器) は、設置されていなかった。

#### (2) 本船の運航に関する情報

##### ① 船長の経歴等

船長は、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、自身を遊漁船業務主任者(以下「業務主任者」という。)として福岡県知事の登録を受けて遊漁船業を営んでいた。

船長は、本船で福吉漁港を起点とした遊漁船業を約35年間営んでおり、夏季の多客期には月に12、13日の頻度で、それ以外の時期は月に1、2日の頻度で遊漁を行っていた。

本事故当日、船長の健康状態は良好であった。

##### ② 業務規程の記載

本船の業務規程には、「安全の確保のための船長及び業務主任者が遵守すべき事項」(別表6)及び「出航中止基準及び帰航基準」(別表7)として、おおむね次のとおり定められていた。

#### 別表6の概略

航行中及び利用者が水産動植物を採捕している間、船長及び業務主任者は以下のとおり行動します。

##### ○ 一般的事項

- ・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。
- ・乗船中は、船室内にいる場合を除き、救命胴衣を着用させます。

別表 7 の概略

○ 出航中止基準

出航地や案内する漁場、出航地から案内する漁場までの間において、以下のいずれかの状況となっている場合、出航を中止します。

- ・海上警報（風、霧等）、波浪警報、津波警報・注意報の発令中
- ・出航地の波高 2.5 m/s 以上
- ・出航地の風速 8 m 以上
- ・出航地の視程 300 m 未満

○ 帰航基準

案内する漁場において、以下のいずれかの状況に至った場合、帰航することとします。

- ・海上警報（風、霧等）、波浪警報の発令
- ・利用者に急病人やケガ人が出たとき
- ・漁場における波高 2.5 m 以上
- ・漁場における風速 8 m/s 以上
- ・漁場における視程 300 m 未満
- ・落雷のおそれがあるとき
- ・上記の他、利用者の安全の確保が困難になると予想される時

③ 本事故当時の運航及び安全確保の状況等

船長は、遊漁を終え、小川島北方沖のポイントから福吉漁港に帰航する際、風浪による船体動揺が大きくなったので、早く航行を開始したいと思い、釣り客に対し、本船が動き出す旨の案内等を行わないまま航行を開始した。

船長は、本事故発生時、風浪が高くなっている状況下であったが、釣り客に対し、座席の移動等の安全確保に関する注意事項を伝えていなかった。

船長は、釣り客 A を乗船させるに当たり、釣り客 A の身体の状態を考えると不安があったが、乗下船時は自身や他の釣り客が手助けをすればよく、航行中は縦揺れの少ない操舵室前（船体中央部付近）に座ってもらうようにすれば大丈夫と思って受け入れた。

本事故当日の釣り客は、全員が本船に乗船した経験が複数回あった。

(3) 釣り客 A に関する情報

① 本船への乗船

釣り客 A は、約 10 年前から年 2～3 回程度、本船を利用していた。

② 健康状態

釣り客 A は、約 20 年前に脳梗塞を発症して以来、足腰が悪く、歩行速度が遅くなる等の症状があった。また、約 1 年前から右手に痺れが出るなどの症状があり健康面に不安があることから、ここ 1 年程度は遊漁船の利用を控えていたが、本船が 10 月 16 日（本事故当日）に運航することを船長から伝えら

れ、利用することとした。

釣り客Aは、タラップを使用して本船に乗船する際、釣り客数人に体を支えてもらっていた。

③ 落水時の姿勢等

釣り客Bは、本事故が発生する直前、釣り客Aが、右舷側を向いて、しゃがんだ姿勢で腰を浮かせた状態で顔を下に向けている様子を見ていた。(図6参照)



図6 釣り客Aの姿勢（再現イメージ）

釣り客B以外の釣り客は、釣り客Aが落水する状況を見ていなかった。

④ 救命胴衣の着用状況

船長は、乗船前に釣り客全員が救命胴衣を着用していることを確認していた。

釣り客Aは、海上から引き揚げられた際、自らが持参した首掛け型の膨張式救命胴衣を着用していた。

(4) 本事故当時の船体動揺に関する情報（船長及び釣り客の口述）

	乗船位置	状況
船長	操舵室	左右に大きく揺れていたが、足を踏ん張り、体を支えた。甲板上のクーラーボックスなどが移動するようなことはなかった。
釣り客B	船首甲板	船体が大きく右舷側に傾いたので、手でブルワークをつかみ、足を踏ん張った姿勢で体を支えた。この時、右舷側ブルワーク上端から海面までの高さが約50cm(傾斜がない状態時は約89cm)であった。
釣り客C	船室	船室に入り、腰を掛けようと中腰の姿勢であったところ、左舷側から右舷側に大きく動揺し、体が投げ飛ばされた。

(5) 遊漁船からの釣り客の落水事故事例に関する情報

運輸安全委員会が、平成21年から令和6年までに調査を行った、遊漁船釣り客の落水死亡事故は、13件である。(表2参照)

表2 遊漁船からの釣り客の落水事故事例（死亡事故）

	発生日	発生場所	概要	落水した釣り客の年齢
1	平成21年12月27日	静岡県下田市爪木崎灯台沖	遊漁中、釣り客が落水。（落水時の状況不明）	70
2	平成21年12月27日	沖縄県渡嘉敷村黒島南方沖～那覇市那覇港付近の間	航行中、釣り客が落水。（落水時の状況不明）	65
3	平成22年3月22日	千葉県館山市洲崎灯台沖	遊漁中、釣り客が落水。（落水時の状況不明）	50
4	平成22年7月13日	山口県下関市蓋井島北西沖	夜間、遊漁中、右舷船尾から釣り客が落水。	81
5	平成23年4月5日	和歌山県美浜町日ノ御崎西南西方沖	錨泊位置の調整中、船長が、甲板上の錨索に引かれて落水し、続いて船長を助けようとしていた釣り客が落水。	67
6	平成25年9月16日	鹿児島県鹿児島市喜入前之浜町沖～同市喜入生見町沖の間	航行中、釣り客が落水。（落水時の状況不明）	59
7	平成26年4月11日	島根県出雲市小伊津漁港北方沖	僚船によりえい航されて帰港中、波を受け傾斜したとき、釣り客が落水。	62
8	平成27年8月4日	長崎県平戸市の山大島南西端沖	夜間、錨泊中、釣り客がブルワーク上面を移動したため、落水。	58
9	平成27年10月24日	岩手県宮古市鮎ヶ崎南東方沖	遊漁中、飲酒をしていた釣り客が落水。	57
10	平成30年10月4日	福岡県宗像市大島北方沖	帰航中、左舷方からの波を受けて動揺した際、救命胴衣を着用していなかった釣り客が右舷舷縁から落水。	74
11	令和4年6月5日	和歌山県和歌山市地ノ島北方沖	航行中、釣り客が飲酒し、酒に酔った状態で船内を移動中に落水。	69
12	令和5年4月2日	秋田県男鹿市加茂漁港西方沖	遊漁をしながら漂泊中、船体動揺がある状況下で、釣り客が落水。	80
本件	令和6年10月16日	佐賀県唐津市小川島東方沖	帰航する目的で回頭中、船体動揺により、釣り客が舷外に落水。	83

(6) 水温と生存に関する情報

水温と生存との関係について、文献\*4によれば、水温が20℃～25℃の場合、予想生存時間は3時間以上である。

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

あり  
なし  
あり

(1) 事故発生時の船体動揺に関する解析

① 気象・海象の影響

本事故当時の風速は、船長の観測が8m/s、付近航行船舶の観測が13m/sであり、業務規程の基準を超える値であったものと考えられる。

本事故当時の波浪は、12時ごろから吹続した北東方向の風により風浪が発達し、波高が、平均約1m、最大約2mの状態であったものと考えられる。

② 横揺れ状況の推定

\*4 「船員の低体温症対策ガイドブック（2017年2月第一版発行、編集者 国際条約に対応する船員訓練等に関する調査研究専門委員会、発行所 一般財団法人海技振興センター）」

本船は、右旋回中、外方傾斜\*<sup>5</sup>により左舷側に傾斜していたが、福吉漁港がある南東方向に直進を開始し、左舷側への傾斜が戻るとほぼ同時に左舷正横付近から前記①の風浪を受けたことにより、右舷側に大きく傾斜した可能性が考えられる。

### ③ 横揺れ傾斜角の推定

本事故当時の右舷側への傾斜の程度を正確に推定することは困難であるが、海面が水平であると仮定して平常時に89cmあるブルワーク上端から海面までの高さが約50cm（その他の事項(4)参照）に減少する傾斜角を計算すると、約17°となることから（図7参照）、本事故当時の風浪の状況によっては、これを超える大きな傾斜が生じていた可能性が考えられる。

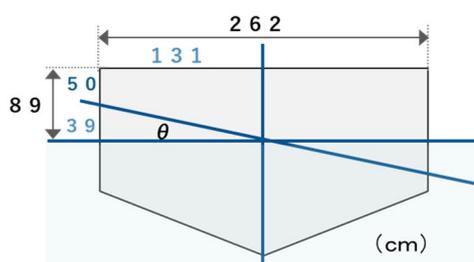


図7 傾斜角の推算

## (2) 落水の要因に関する解析

### ① 本船の船体構造

#### a ブルワークの状況

本船のブルワークは、甲板からの高さが約43cmであり、その上に転落防止用の手すり等はなかった。

#### b 操船位置からの死角

操舵室における船長の操船位置は、右舷中央部の釣り客Aのいた場所が、死角となっていた。

### ② 釣り客Aの姿勢

釣り客Aは、本事故当時、右舷側を向いてしゃがんだ姿勢で腰を浮かせ、顔を下に向けた状態であったことから、本船が右舷側に傾斜した際、舷外に体が振り出されて体を支えることができず、頭から舷外へ落水したものと推定される。

### ③ 釣り客Aの健康状態の影響

a 釣り客Aは、足腰が悪く、右手に痺れが出るなどの症状があり身体面が壮健ではなかったものと推定される。

b 前記aから、釣り客Aは、右舷側に傾斜した瞬間、手で船体に掴まるなど、落水を防止する動作を取ることができなかった可能性があると考えられる。

\*<sup>5</sup> 「外方傾斜」とは、船舶（排水型）が旋回する際、遠心力と船体側面の水圧の関係で、旋回方向の外側へ横傾斜することをいう。

	<p>(3) 落水後の状況等に関する解析</p> <p>① 事故発生時間等  釣り客Aは、落水から約24分後の15時10分ごろ、船長等によって救助され、甲板上に引き揚げられたものと考えられる。</p> <p>② 溺水に至る状況  釣り客Aは、落水後、手を挙げる動作をしていたことから、落水後数分間は生存していたと考えられるが、その後、風浪が高くなる中で気道に海水を吸い込み、溺水により死亡したものと考えられる。</p> <p>③ 身体面等の影響  釣り客Aは、救命胴衣を着用し、海面に浮いた状態であった。本事故発生海域の水温は24℃（気象・海象(4)）であり、その他の事項（(6)水温と生存に関する情報）に記述したように、水温が20℃以上の場合、予想生存時間は3時間以上とされている。しかしながら、釣り客Aが落水から救助までの間（約24分間）に死亡に至ったことについては、釣り客Aの身体面が壮健ではなく、高齢であり体力等がなかったことにより、波を不規則にかぶるなか呼吸の姿勢（口元の高さ）を確保することができなかったことが関与した可能性があると考えられる。</p> <p>(4) 安全確保の状況に関する解析  船長は、小川島北方沖のポイントから帰航する際、風浪が高くなっている状況下、早く航行を開始したいと思い、釣り客に対し、安全確保に関する注意喚起を行っていなかった。  また、身体面が壮健ではなく高齢であり体力がなかった釣り客Aに対し、着座位置や姿勢等を確認して釣り客Aの安全を確保することなく、航行を開始したものと考えられる。</p> <p>(5) 同種事故の状況  運輸安全委員会が調査を行った同種事故において、釣り客の死亡者13人のうち、8人が65歳以上の高齢者<sup>*6</sup>であった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が福吉漁港に帰航する目的で航行中、船長が釣り客Aの着座位置や姿勢等を確認して釣り客Aの安全を確保することなく航行を開始したため、風浪を受けて右舷側に傾斜した際、釣り客Aが体を支えることができず落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>釣り客Aが体を支えることができなかったのは、足腰が悪く、右手に痺れが出るなど身体面が壮健でなかったことから、落水を防止する</p>

<sup>\*6</sup> 現在、我が国においては、「高齢者の医療の確保に関する法律」（昭和57年法律第80号）などにより、65歳以上を高齢者と定義し、65～74歳を前期高齢者、75歳以上を後期高齢者と呼ぶことが一般化している。

	<p>動作を取ることができなかつた可能性があると考えられる。</p> <p>救命胴衣を着用していた釣り客Aが、落水から救助までの間（約24分間）に死亡に至ったことについては、釣り客Aの身体面が壮健でなく、高齢であり体力等がなかつたことにより、波を不規則にかぶるなか呼吸の姿勢（口元の高さ）を確保することができなかつたことが関与した可能性があると考えられる。</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、航行を開始するときなど、船体の動揺や傾斜が想定されるときは、利用者に対し、固定されているものにつかまる等、安全な姿勢の確保を徹底させ、特にブルワークの低い遊漁船は、舷側から離れるように注意喚起を行うこと。</li> <li>・遊漁船の船長は、大きな横波を受ける際は、急激な操舵を避け、波浪に対して角度をつけた針路を取るなど船体動揺を軽減する操船を行うこと。</li> <li>・遊漁船の船長は、体調面に不安のある者や高齢者は、落水などにより死亡に至るリスクが高いことから、その乗船について安全が確保できるかを船体設備や海況などをも踏まえて十分に検討すること。</li> <li>・船舶所有者は、ブルワークの低い遊漁船においては、航行時の船体動揺による釣り客の落水防止のため、脱着可能な柵等を設置することが望ましい。</li> <li>・遊漁船の船長は、落水者があつた場合、直ちに自船で救助・救命活動にあたるとともに海上保安庁に救助要請すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

