

船舶事故調査報告書

平成31年3月20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10月28日 13時00分ごろ
発生場所	徳島県鳴門市撫養港 大磯埼灯台から真方位298° 820m付近 (概位 北緯34° 11.0′ 東経134° 38.0′)
事故の概要	遊漁船結愛丸は、東北東進中、うねりを乗り越えて船体が縦揺れした際、前部甲板にいた釣り客2人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年11月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 結愛丸、4.9トン T03-22537（漁船登録番号）、個人所有 11.65m (Lr) × 2.64m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、382.46kW、昭和60年11月 第252-13454号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 57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5月25日 免許証交付日 平成29年5月25日 (平成34年5月24日まで有効) 釣り客A 男性 53歳 釣り客B 男性 50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 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：うねり 波高約3m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約 0.9ノット (kn) 全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による徳島小松島港（本事故発生場所の南方約8.6海里（M））の波浪観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時：分)	徳島小松島港		
	有義波*1		波向
	波高(m)	周期(s)	
	12:00	0.85	13.2
12:20	0.82	5.0	欠測
12:40	0.90	6.1	欠測
13:00	0.85	5.4	欠測

平成30年台風第26号は、本事故当時、南西諸島南方440M付近を西進中であつた。

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ほか釣り客5人を乗せ、平成30年10月28日06時ごろ徳島県松茂町長原漁港を出航し、鳴門海峡北方沖の数か所で遊漁を行った後、鳴門市撫養港東方沖の釣り場に向けて鳴門市島田島北西方沖の釣り場を発進した。

本船は、約10knの速力（対地速力、以下同じ。）で、小鳴門海峡を手動操舵により南進した。

釣り客7人は、釣り客Aが前部甲板右舷側の段差に船尾方を向いて左手で右舷船首部のハンドレールを、右手で段差をつかんで腰を掛け、釣り客Bが前部甲板左舷側で船首方を向いて右手で前部甲板の段差を、左手で左舷船首部のハンドレールをつかんでしゃがみ、1人が前部甲板で釣り客Bの後方に座り、3人が後部甲板の長椅子に腰を掛け、1人が操縦室内で船長の横で取っ手をつかんで立っていた。

船長は、撫養川河口付近に達したころ、中瀬付近に波高約2～3mの白波が立っているのを認め、中瀬灯標南方付近で約6knに減速して前路の海面を確認したところ、それほど高いうねりを認めなかったので、約10knに増速しながら航行を続けた。

本船は、右舷方の防波堤を通過した頃、船長が、正船首方100m付近の海面に波高約3mのうねりが発生しているのを認め、停船したり反転したりすると転覆すると思い、スロットルを下げてもうねりを乗り越えたところ、13時00分ごろ船体が縦揺れした。

釣り客Aは、^{でん}臀部を前部甲板に打って倒れた。

釣り客Bは、両膝、右肘及び額を前部甲板等にぶつけた。

本船は、船長が、前部甲板の様子を見に行った他の釣り客から釣り客Aが痛みを訴えている旨を聞き、長原漁港に戻った。

船長が所属する漁業協同組合の職員は、本船の帰航後、119番通報を行って救急車を要請した。通報を受けた消防は、海上保安庁への通報を行った。

釣り客Aは救急車で病院に搬送され、第2及び第3腰椎圧迫骨折と診断され、また、釣り客Bは帰航後、船長が運転する乗用車で病院に

*1 「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。1/3最大波ともいう。

	<p>行き、両膝、右肘及び頭部の打撲傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 前部甲板、写真3 後部甲板、写真4 注意喚起ラベル、写真5 操縦室、写真6 客室 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、10月27日の夜、テレビ及びインターネットにより本事故当日の気象及び海象情報を確認し、徳島県北部で波高約1.5mの波浪が予想される旨の情報を入手し、出航に支障がないと思った。</p> <p>本船の業務規程には、安全の確保のため船長が遵守すべき事項として次のことが記載されていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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>船長は同様の事項が記載されたラベルを後部客室入口に掲示していたが、本事故時、後部甲板には既に他の釣り客3人がいて狭い状態であり、また、客室に入るには靴を脱ぐ手間がかかるので嫌がるであろうと思い、前部甲板にいた釣り客に対して船体後方への誘導を行っていなかった。</p> <p>釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>瀬戸内海水路誌及び財団法人日本水路協会発行のプレジャーボート・小型船用港湾案内(瀬戸内海東部)によれば、撫養港の港口付近は、著しい漂砂現象で水深が減少し、水路が移動することがある。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、本船が、中瀬東方沖において、釣り場に向けて東北東進中、船首方から波高約3mのうねりを受ける状況下、船長が、釣り客A及び釣り客Bを前部甲板に乗せた状態で航行していたことから、うねりを乗り越えて船体が縦揺れした際、前部甲板右舷側にいた釣り客Aが臀部を甲板に打ち、前部甲板左舷側にいた釣り客Bが両肘等を甲板に打ってそれぞれ負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、後部甲板には既に別の釣り客3人がいて狭い状態であり、また、客室に入るには靴を脱ぐ手間がかかるので嫌がるであろうと思い、前部甲板にいた釣り客に対して船体後方への誘導を行っていなかったものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、中瀬東方沖において、釣り場に向けて東北東進中、船首方から波高約3mのうねりを受ける状況下、船長が、釣り客A及び釣り客Bを前部甲板に乗せた状態で航行していたため、うねりを乗り越えて船体が縦揺れした際、前部甲板右舷側にいた釣り客Aが臀部を甲板に打ち、前部甲板左舷側にいた釣り客Bが両肘等を甲板に打ったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 遊漁船の船長は、船体動揺が予測される場合、釣り客を客室又は後部甲板に移動させること。 ・ 港口など水深が浅くなっている場所は波高が高くなるので、海面の状況を確認しながら航行し、うねりが高くなる兆候が見られた場合、引き返すか付近の港に避難すること。 ・ 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。

付図1 事故発生経過概略図

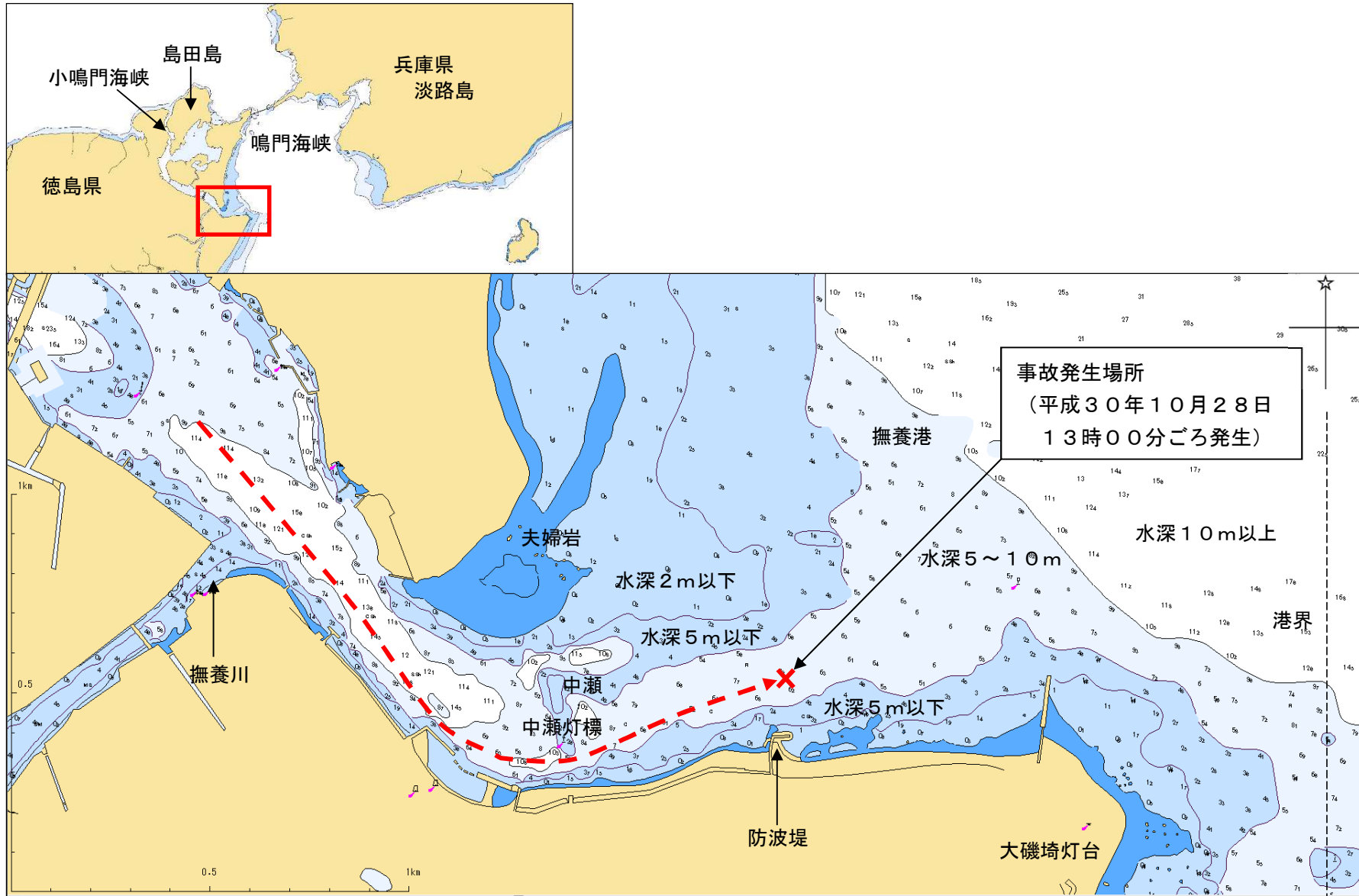


写真1 本船



写真2 前部甲板



釣り客Bの位置

釣り客Aの位置

写真3 後部甲板



写真4 注意喚起ラベル

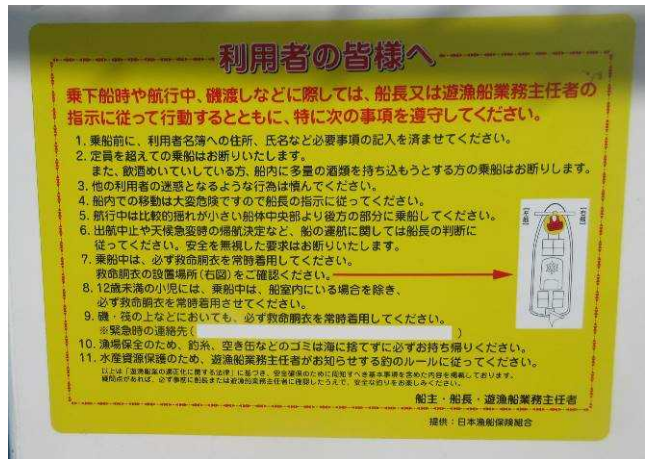


写真5 操縦室



客室入口

写真6 客室

