

**運輸安全委員会は、令和7年1月30日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました**

- ・  被えい船 1 3 転覆 (静岡県静岡市清水区折戸湾 令和6年1月16日発生)
- ・ 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (24件) [ 114KB]
- ・ 船舶事故等調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (30件) [ 135KB]

上記事故のうち、東京(委員会事務局)と長崎事務所の船舶事故調査報告書2件について、“概要版”を作成しました  
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

**① 被えい船A(5.96m) 転覆**

静岡県折戸湾において、A船(「カセ」と称する動力の付いていない遊漁用の小舟)は、引船により、えい航されて南進中、転覆し、釣り客1人が死亡した

**② 水先船A(11トン) 水先人死亡**

長崎県伊王(いおう)島北西方沖において、A船は旅客船(B船)に接舷し、水先人がパイロットラダーを用いて乗り込もうとしていたところ、水先人が落水して死亡した

海難防止への  
インフォメーション

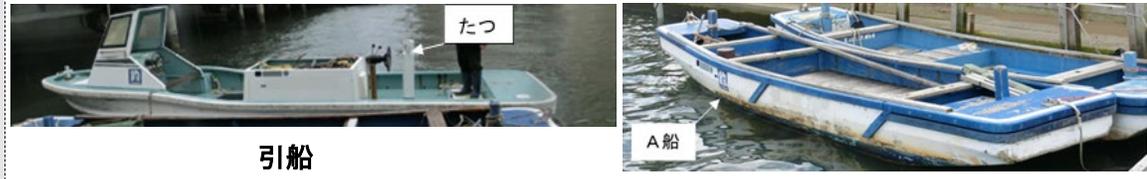
# ① 被えい船A(5.96m) 転覆

(静岡県折戸湾において、A船(「カセ」と称する動力の付いていない遊漁用の小舟)は、引船により、えい航されて南進中、転覆し、釣り客1人が死亡した)

## 【事故概要】

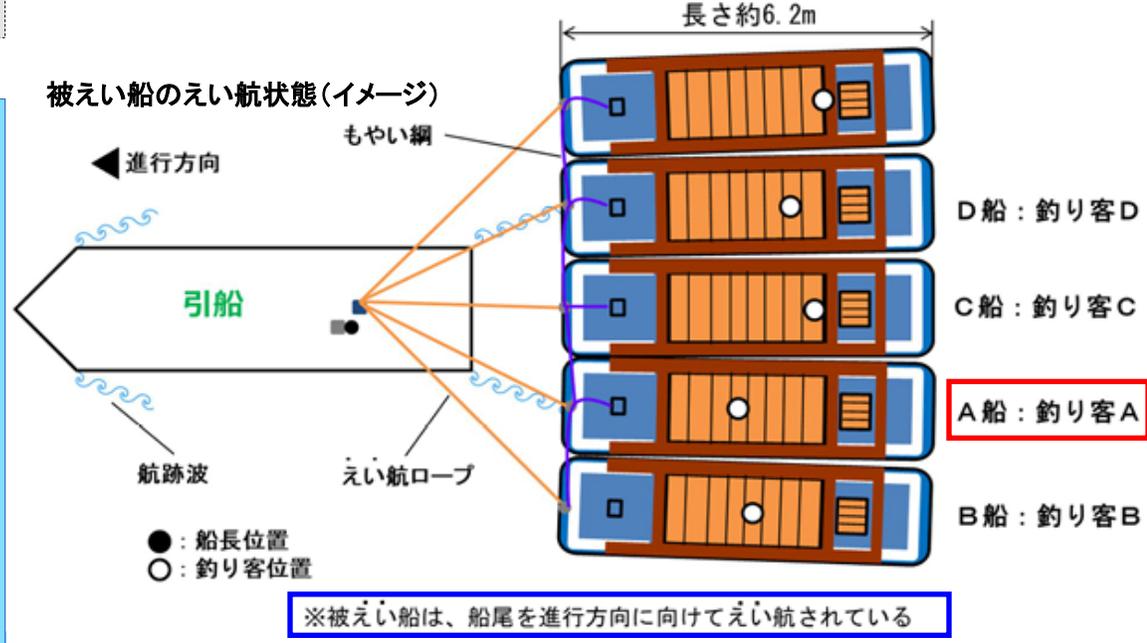
折戸湾において、被えい船A(5.96m、釣り客Aが1人で乗船)は、引船B(1.3トﾝ、1人乗船)により、他の被えい船4隻と共に、えい航されて南進中、転覆し、釣り客Aが、A船とB船の間に落水し、B船の船縁と転覆したA船の船縁との間に体を挟まれて死亡した

- 【発生日時】 令和6年1月16日06時41分ごろ
- 【発生場所】 静岡県折戸湾
- 【死傷者】 死亡1人(釣り客A、胸背部打撲による胸部大動脈損傷)
- 【損傷等】 甲板上の設備に濡損



## 《原因・背景等》

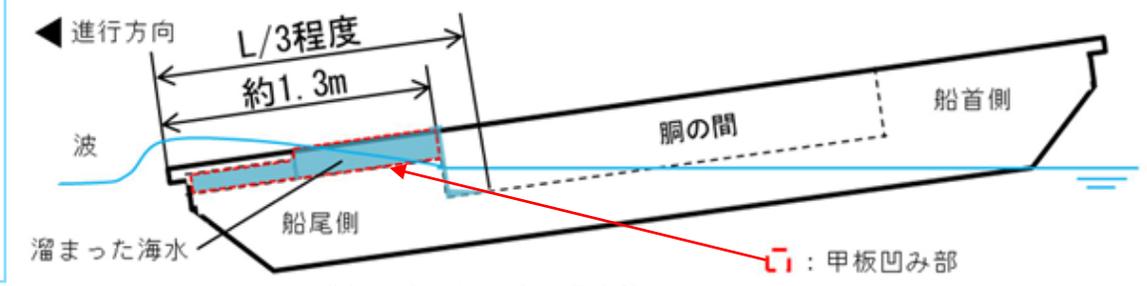
- ◎ A船が、折戸湾で引船により他の被えい船4隻と共にえい航されて南進中、引船の航跡波を含む波の打ち込みを受け続ける状況下、引船の船長が、十分な減速を行わなかったため、A船への波の打ち込みが続き、危険を感じた釣り客AがB船に乗り移ろうとして左方に移動した際、船体が左傾斜して横転し、転覆した
- A船は、次のことから、引船の航跡波を含む波の打ち込みを受け続けたものと考えられる
  - (1) 海上が平穏であったことから、引船がふだんよりも速い5~6knの速力で航行しており、そのため、引船の航跡波を含む波の波高が高くなっていた
  - (2) 釣り客Aと手荷物が前方の船尾部甲板に寄っていたため、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



## 《再発防止策》

- ・ 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

(以下、省略します。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい)



進行方向からの波の浸水状況

\* 本調査報告書は、R7.1.30に公表されました。 詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい

海難防止への  
インフォメーション

## ② 水先船A(11トン) 水先人死亡

(長崎県伊王(いおう)島北西方沖において、A船は旅客船(B船)に接舷し、水先人がパイロットラダーを用いて乗り込もうとしていたところ、水先人が落水して死亡した)

**【事故概要】** 水先船A(11トン、1人乗組、水先人1人乗船)は、**風力5の南東風、南西から波高約0.8mの波がある状況下、(111度の船首方位及び7.3knの速力で航行中の)旅客船(B船)の右舷中央部**シェルドア(水密扉)下方に**左舷船首部を接舷し、水先人がパイロットラダーを用いて乗り込もうとして、A船とB船の隙間に落水して死亡した**

**【発生日時】**令和5年5月5日05時29分ごろ  
**【発生場所】**長崎県伊王島北西方沖  
**【死傷者】**死亡1人(水先人、溺水)  
**【損傷等】**なし



A船の接舷状況



乗船前のパイロットラダーの状況



他の水先人の乗船状況

\* 本調査報告書は、R7.1.30に公表されました。  
 詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい

### 《原因・背景等》

- ◎ **伊王島北西方沖において、B船が南西からの波を右舷側に受けながら東南東進する中、A船がB船の右舷側に接舷したため、水先人が、B船に乗り込もうとしてB船のパイロットラダーのサイドロープを掴み、ステップに左足を掛けた際、A船の船首部が波の上下動により急降下し、左足がステップから外れるとともにサイドロープを掴んでいた手が離れて、落水した**
  - **水先人は、B船が右舷側から波を受けていたことから、B船の左舷側から乗船していれば、波の影響を受けずにB船に乗船することができ、本事故の発生を回避できた可能性がある**
  - **A船が、補助者を乗り組ませていると、補助者が、B船のパイロットラダーの下端をA船の左舷船首部甲板の上に引き上げて保持し、A船の左舷船首部上に同ラダーが来る状態で水先人が乗船することができ、水先人が落水して溺水するに至らなかった可能性がある**
  - **水先人は、着用していた救命胴衣の気室が正常に膨張していれば、頭部を水面上に保持する浮力を得ることができ、溺水するに至らなかった可能性がある**

### 《再発防止策》

- ・ 水先人は、水先要請船に乗り込む場合、水先船が波の影響を受けない水先要請船の舷側に接舷させること
- ・ 水先船の船舶所有者は、水先船に水先人の水先要請船との乗下船を補助する補助者を乗り組ませることが望ましい
- ・ 水先人は、水先船と水先要請船との間で乗下船を行う際は、国土交通省型式承認品の救命胴衣又は作業用救命衣を着用することが望ましい。また、救命胴衣等については、定期的に点検を行い、正常に機能することを確認すること
- ・ 水先船及び水先要請船の船長は、水先人が水先要請船との間で乗下船を行っている際に、落水を認めた場合、直ちに救命浮環を投下し、落水者の浮力を確保したのち、必要な救助措置を採ること

(以下省略)