

～事故等調査事例の紹介と分析～

## 遊漁船が関連する事故の傾向と再発防止



～ 安全で楽しい遊漁のために ～

運輸安全委員会事務局地方事務所による分析（仙台事務所）

令和 8（2026）年 5 月 発行

## 1. はじめに



全国的に海洋レジャーがブームとなって久しいですが、その一つとして遊漁船で沖に出て行う釣りが、男女を問わずあらゆる世代の方に楽しまれています。

運輸安全委員会事務局仙台事務所が管轄する東北 6 県及び新潟県は、全国でも有数の漁場である三陸沖を始め、水産資源が豊富であり、釣果のよい釣り場も多く存在している海域であることから、遊漁船による釣りが盛んに行われています。

その一方で、遊漁船が関連する船舶事故も後を絶たない状況です。

運輸安全委員会が発足した平成 20 年（2008 年）10 月から令和 7 年（2025 年）12 月までの約 17 年間に、仙台事務所から公表した船舶事故等調査報告書のうち、遊漁船が関連する事故及び機関故障による運航不能などのインシデント（以下「事故等」とします。）の件数は、62 件でした。

そこで、遊漁船が関連する事故等の発生傾向・特徴や、最も多く発生している「他船との衝突事故」及び「防波堤などへの単独衝突事故」に絞って発生原因を分析するとともに、事故事例や再発防止に向けたポイントを紹介します。



図 1 遊漁船が関連する事故等の発生場所  
(運輸安全委員会船舶事故ハザードマップから抜粋)

## マークの凡例

- 衝突
- ▲ 乗揚等
- 転覆・沈没等
- ◆ 火災・爆発
- ◆ その他

## 2. 遊漁船が関連する事故等の発生状況

### ① 事故等の発生月別の状況

遊漁船関連事故等 62 件について、発生月別で見ると、事故等が発生していない月はないものの、1 2～3 月までの冬季や 7～8 月の盛夏の時期は少なく、反対に 4～6 月及び 9～11 月の間に多く発生しています。春、初夏や秋など人々が季節的に過ごしやすい時期に遊漁船の稼働率が高くなることが影響しているものと思われます。

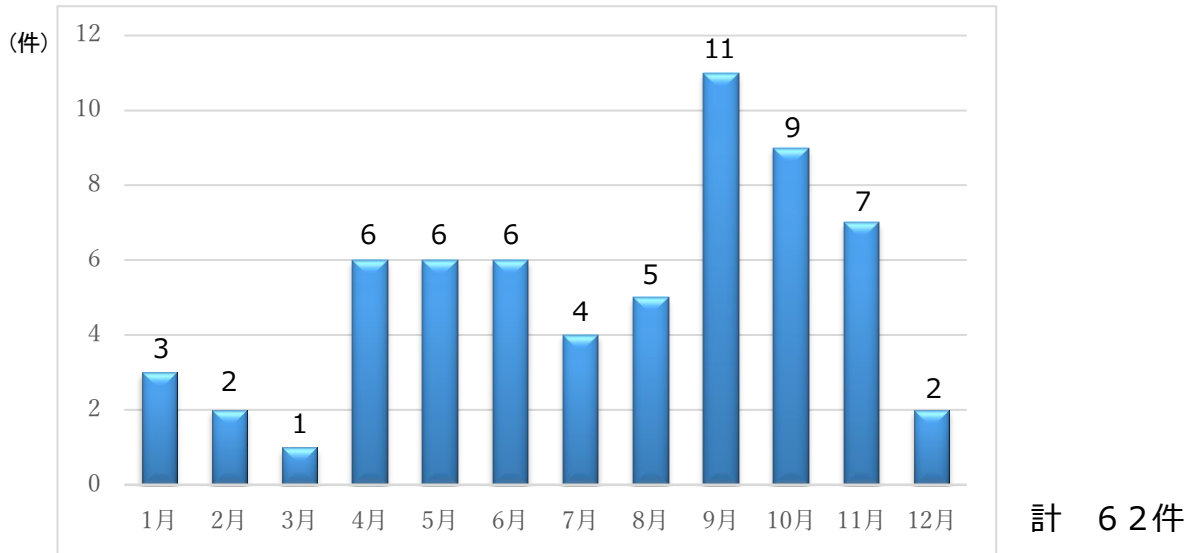


図2 遊漁船関連事故の月別発生状況

### ② 事故等種別の状況

遊漁船関連事故等 62 件について、事故等種別で見ると、他船との衝突事故が 32 件 (約 51.6%) と最も多く、次いで 単独で防波堤などへ衝突する事故 (以下「衝突 (単)」事故とします。) が 9 件 (約 14.5%) と続いており、これらだけで 事故等全体の約 66% を占めています。

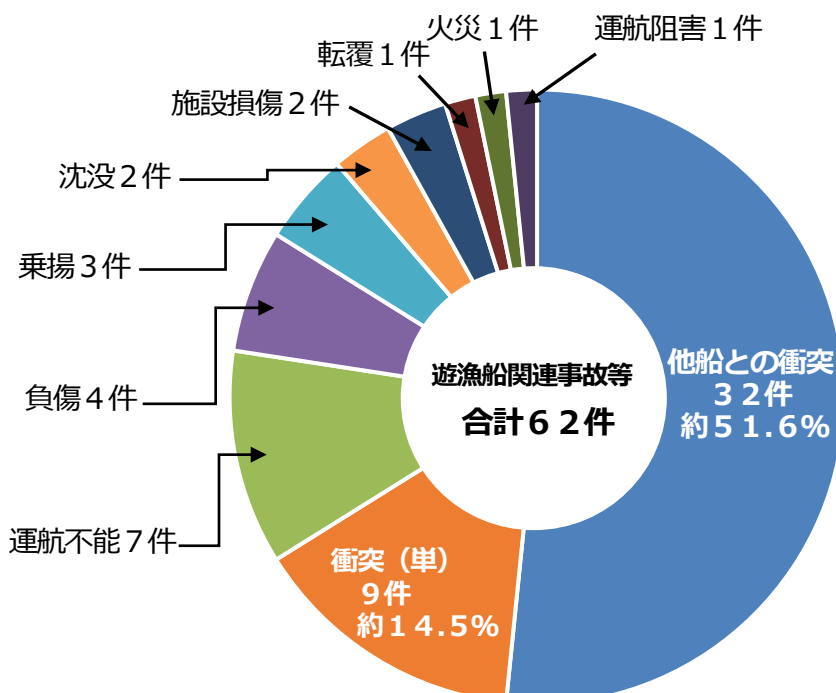


図3 事故等種別の発生状況

### 3. 遊漁船が関連する衝突事故及び衝突（単）事故の状況

#### ① 事故発生時間帯別の状況

遊漁船関連事故等62件について、全体の約66%（41件）を占める、他船との衝突事故（32件）及び衝突（単）事故（9件）を、それぞれの事故が発生した時間帯でみると、夜釣りから帰航すると考えられる06～12時が最多の17件、次いで夜釣りが行われる深夜00～06時が11件、昼釣りの遊漁船の稼働が多くなる12～18時が10件と多くなっています。

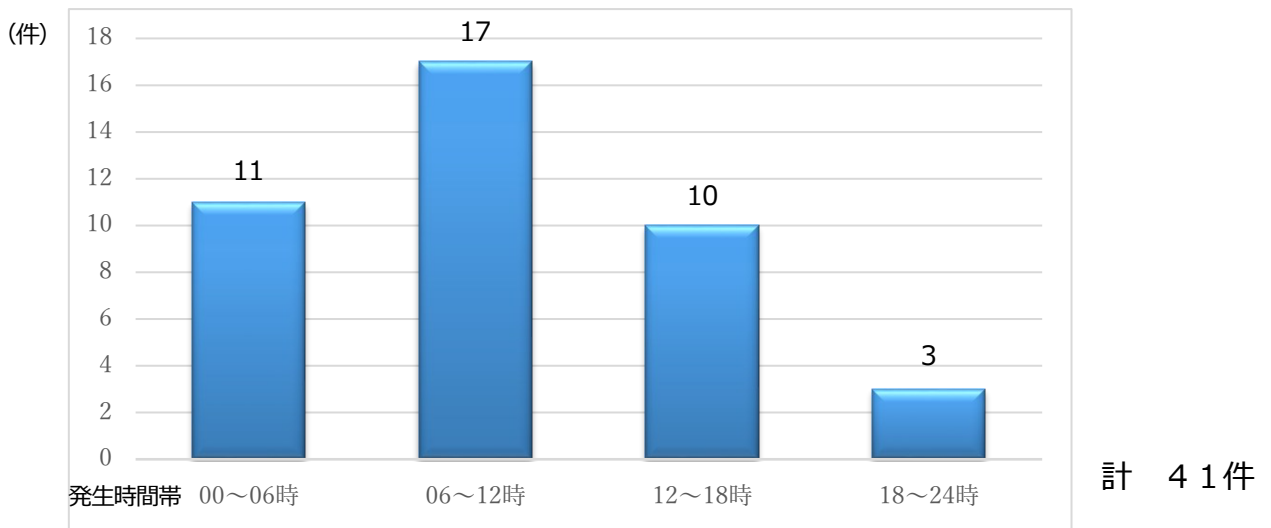
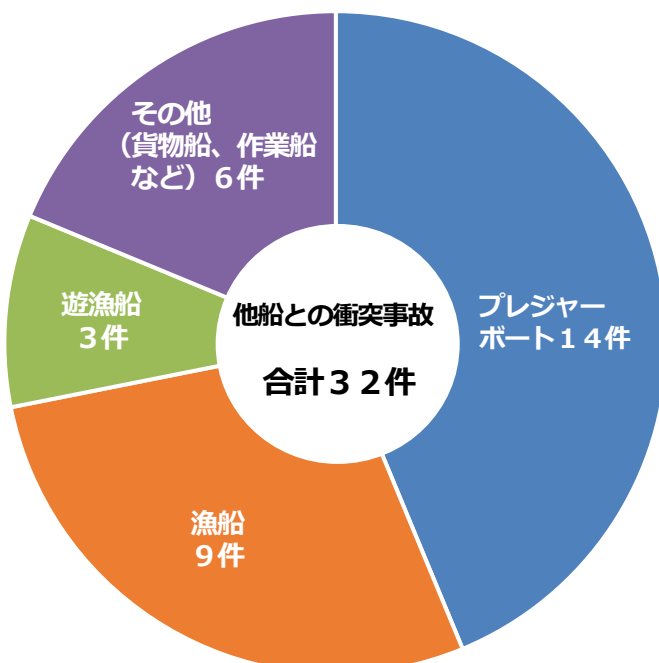


図4 事故発生時間帯別の状況

#### ② 他船との衝突事故の相手船別の状況

他船との衝突事故32件について、相手船別の内訳は、プレジャーボートが14件と最も多く、次いで漁船が9件、遊漁船が3件、その他（貨物船、作業船など）が6件の順になっており、相手船であるプレジャーボートの全てが、事故当時は釣りを目的としていました。



航行中のプレジャーボート

図5 衝突事故の相手船の種類

### ③ 死亡者・負傷者の発生状況

他船との衝突事故32件のうち、12件（37.5%）で、死亡者又は負傷者が発生しています。（図6参照）

また、12件の事故での死亡者は1人、負傷者は29人となっています。

死亡者はプレジャーボートの乗船者で、衝突時に船体が転覆して溺死したことによるものです。

また、負傷者は遊漁船の乗船者が21人、次いでプレジャーボートの乗船者が6人などとなっており、それぞれ衝突時又は衝突直前まで相手船に気付かずに負傷するケースが多くなっています。（図7参照）

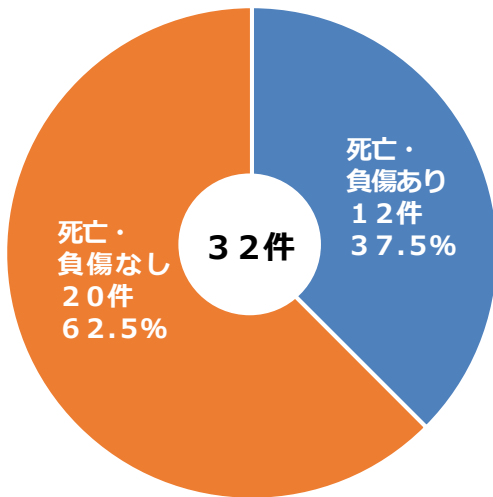


図6 他船との衝突事故における死亡者・負傷者の発生割合

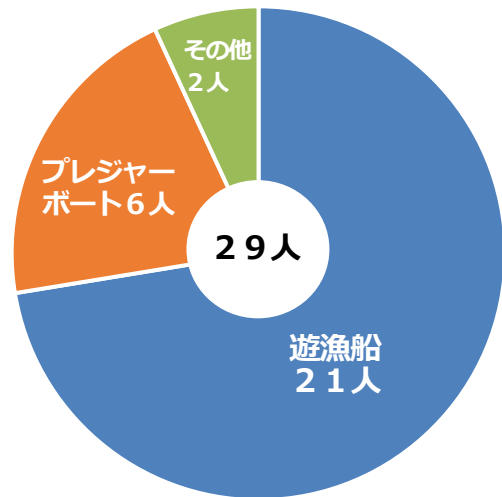


図7 他船との衝突事故における負傷者の船舶種類別の内訳

衝突（単）事故9件のうち、6件（約66.7%）で負傷者が発生しています。（図8参照）

これら6件の事故の負傷者は17人にのぼっています。（図9参照）

防波堤や岸壁などに衝突すると、他船との衝突に比べて船体の受ける衝撃や乗船者へのダメージが大きく、負傷者の発生確率が高くなると考えられます。

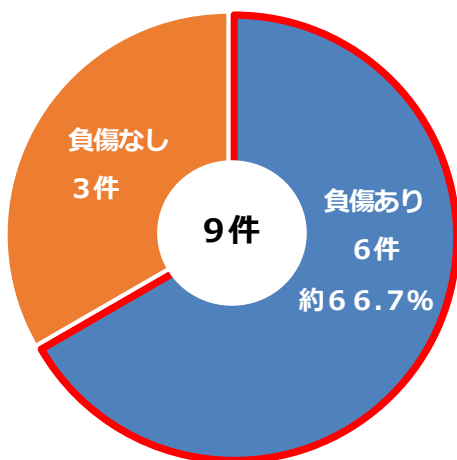


図8 衝突（単）事故における負傷者の発生割合

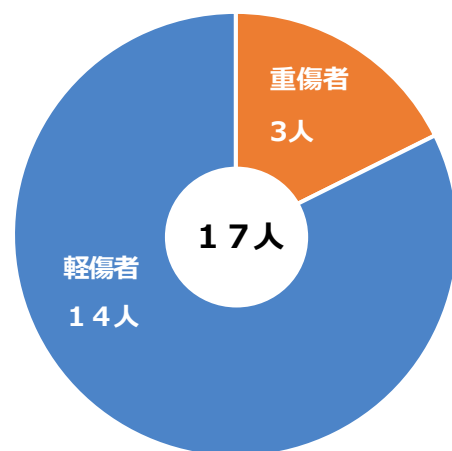
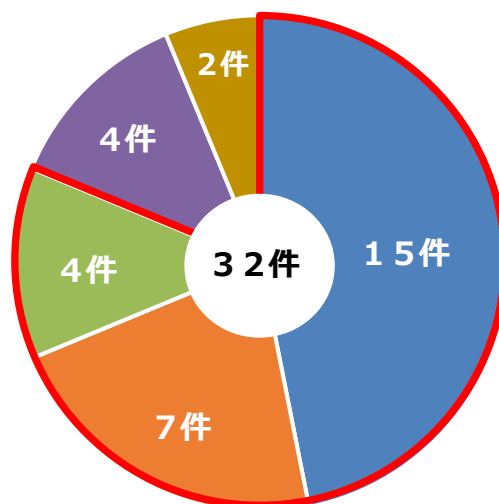


図9 衝突（単）事故における負傷者数及び重傷者及び軽傷者の内訳

## 4. 他船との衝突事故の発生原因

### ① 事故発生時の遊漁船の動静（他船との衝突事故）

他船との衝突事故32件のうち、26件（約81.3%）が航行中に発生（図10の赤枠部）しています。また、そのうち、航行中の遊漁船が漂流中や錨泊中の他船と衝突する事故が19件（約59.4%）と最も多くなっています。（図10の■及び■の部分）



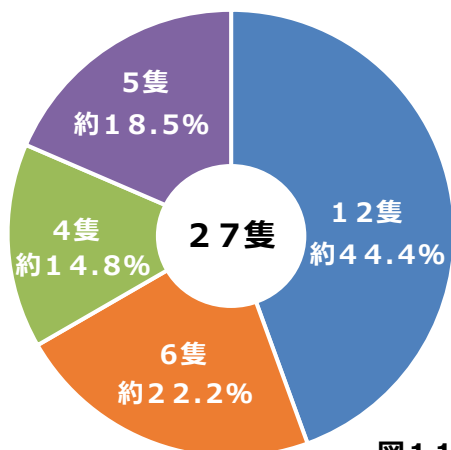
- 航行中（遊漁船）と漂流中（他船）との衝突
- 航行中（遊漁船）と航行中（他船）との衝突
- 航行中（遊漁船）と錨泊中（他船）との衝突
- 漂流中（遊漁船）と航行中（他船）との衝突
- 漂流中（遊漁船）と錨泊中（他船）との衝突

図10 他船との衝突事故における事故発生時の船舶の動静

### ② 他船との衝突事故の原因（航行中の遊漁船側からみたケース）

航行中の遊漁船が他船に衝突した事故26件（図10で示した■・■・■の合計件数）（航行中の遊漁船同士の事故1件を含む）に関わった遊漁船27隻は、全てが衝突するまで若しくは衝突する直前まで、相手船の存在に気付いていませんでした。

相手船に気付いていなかった理由としては、「他のことに意識を向けていて見張りを行っていなかった」が12隻（約44.4%）と最も多くなっており、意識を向けていたのは、「魚群探知機等の操作」「釣り客との会話」「操舵室を無人としていた」などとなっています。次いで、「船首方に他船はいないと思い込んでいた」が6隻（約22.2%）、「船首方に死角などが生じていて相手船が見えなかった」が4隻（約14.8%）などとなっています。



- 他のことに意識を向けていて見張りを行っていなかった
- 船首方に他船はいないと思い込んでいた
- 船首方に死角などが生じていて相手船が見えなかった
- その他（他船の灯火が消灯していた、居眠りしたなど）

図11 他船との衝突事故の原因（航行中の遊漁船）

### ③ 他船との衝突事故の原因（漂泊中、錨泊中の他船側からみたケース）

一方で航行中の遊漁船が他船に衝突した事故26件（図10で示した■●■の合計件数）中、航行中の遊漁船と衝突した漂泊中及び錨泊中の他船25隻の原因は、「漁の操業や釣りに夢中となって相手船の接近に気付かなかったか、気付いたものの、避航する余裕がなかったケース」が12隻（48%）、次いで、「相手船の接近には気付いていたものの、いずれ自船を避けてくれると思っていたケース」が8隻（32%）などとなっています。

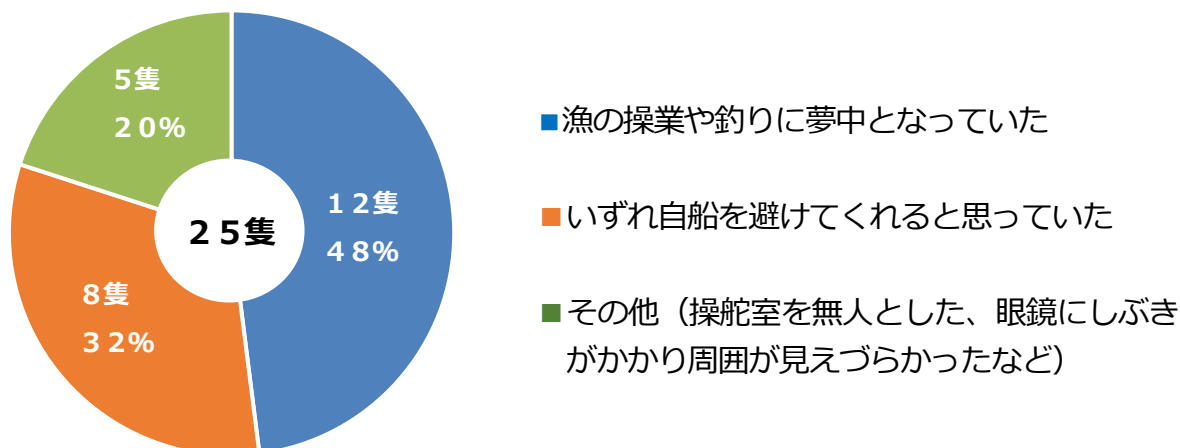


図12 他船との衝突事故の原因（漂泊中、錨泊中の他船）

## 5. 衝突（単）事故の発生原因

衝突（単）事故9件（9隻）の原因を見ると、他船の動静のみに意識を向けていた、GPSプロッターの操作をしていて船首方を見ていなかったなど、「周囲の見張りを適切に行っていなかったケース」が3隻（約33.3%）、次いで「防波堤を通過したと思い込んで衝突したケース」、「操舵室内や前部甲板上の照明を点灯したまま航行し、船首方が見えづらかったケース」がそれぞれ2隻（約22.2%）となっています。

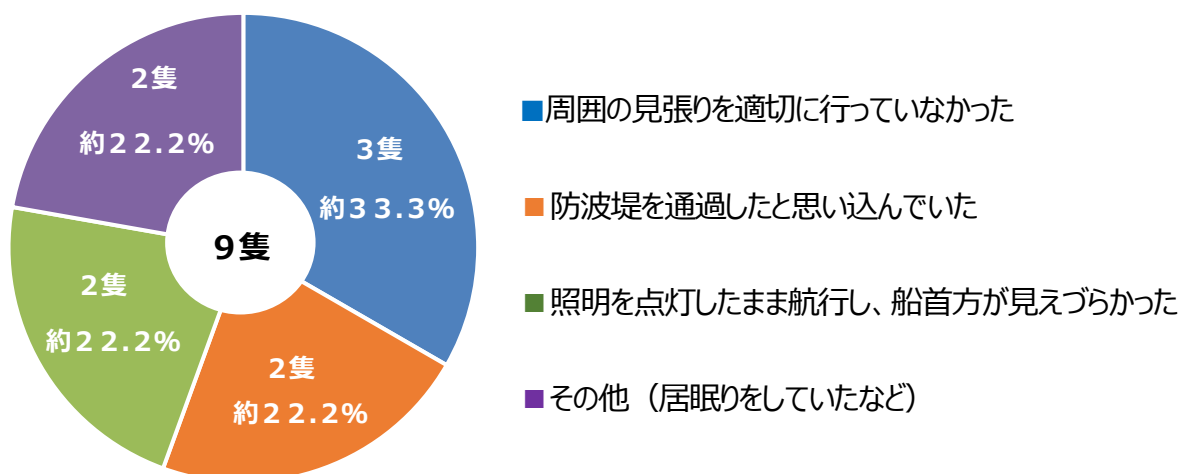


図13 衝突（単）事故の発生原因

## 6. 他船との衝突事故の事例

事例1 遊漁船A：航行中（他のことに意識を向けていて見張りを行っていなかった）  
遊漁船B：漂泊中（いずれ自船を避けてくれると思っていた）

### 事故概要

遊漁船Aは、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、釣りを終えて約7ノットの速力で帰航中、また、遊漁船Bは、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、釣りをしながら漂泊中、両船が衝突した。（遊漁船Bの釣り客2人及び船長が負傷）

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています

[https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2023/MA2023-1-5\\_2022sd0046.pdf](https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2023/MA2023-1-5_2022sd0046.pdf)



### 事故に至る経過

#### 遊漁船A

遊漁船Aは、釣り場での釣りを終え、出航地に向けて自動操舵により帰航していた。

船長Aは、客室内のトイレの扉に不具合があり、航走中に振動で壊れると思い、修理することとした。

船長Aは、前路に遊漁船Bが漂泊中であったが、速力を落とせば修理する時間的余裕があると思い、操舵室を離れて修理を開始した。

船長Aは、修理に手間取り、一旦操舵室に戻ったところ、船首付近にB船を認めたものの、どうすることもできずに衝突した。

#### 遊漁船B

遊漁船Bは、釣り場に到着後、機関を中立とし、漂泊しながら釣りを開始した。

船長Bは、釣り客からA船が接近していることを知らされたものの、いずれB船を避けると思い、漂泊を続けた。

船長Bは、約0.5海里まで接近したA船に衝突のおそれを感じ、モーターホーンを何回も吹鳴して注意喚起を行ったが、変化が見られず、機関を前進にかけたものの、衝突した。

### 事故に至った要因

遊漁船A：遊漁船Bに向かって接近する状態であったものの、船長Aが、操舵室を離れて修理作業を行い、操舵室を無人としたこと。

遊漁船B：漂泊中、船長Bが、いずれA船は自船を避けると思い、漂泊を続けたこと。



### 事故の 教訓

- ・船長は、航行中、操舵室を離れないこと。
- ・船長は、接近する他船を認めた場合、他船が自船を避けてくれると思わず、必要に応じて注意喚起を行うとともに、事前に自船による安全な避航動作が可能な船間距離を想定して早めに避航すること。

事例2 遊漁船A：航行中（船首方に死角があった上、見張りを行っていなかった）  
プレジャーボートB：漂泊中（釣りを再開することに意識を向けていた）

事故概要

遊漁船Aは、船長が1人で乗り組み、釣り客13人を乗せ、釣り場を移動しようと約14ノットの速力で東進中、また、プレジャーボートBは、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りのため漂泊中、両船が衝突した。（プレジャーボートの船長及び同乗者が負傷）

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています

[https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2015/MA2015-9-6\\_2014sd0083.pdf](https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2015/MA2015-9-6_2014sd0083.pdf)



事故に至る経過

遊漁船A

遊漁船Aは、釣り場を移動しようと、船首方のプレジャーボートの船群と船群との間に船首を向けて東進していた。

船長Aは、船首浮上による死角があったが、船群と船群との間に針路を定めたので、船首方に他船はいないものと思い込んでいた。

船長Aは、目的の釣り場を確認するためにGPSプロッターの操作を行っていたところ、B船と衝突した。

事故に至った要因

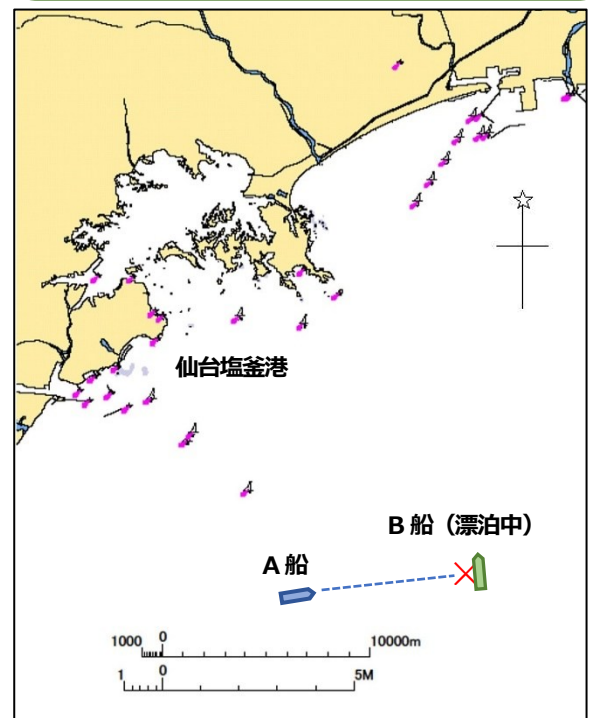
遊漁船A：船首浮上による死角があった上、船首方に他船はいないと思い込み、GPSプロッターの操作を行い、見張りを行っていなかったこと。

プレジャーボートB：漂泊中、釣りを再開することに意識を向け、見張りを適切に行っていないこと。船長Bが、いずれA船は自船を避けると思い、漂泊を続けたこと。

プレジャーボートB

プレジャーボートBは、船首を北方に向けて釣りを行っていた。

船長Bは、スパンカーの展張作業を終え、左舷方から接近するA船に気付いたが、釣りを再開することに意識を向けていたところ、左舷方至近に接近するA船を認め、B船を前進させたものの、A船と衝突した。



事故の  
教訓

- ・船長は、航行中、船首死角がある場合、船首を左右に振るなどして死角を補うとともに、GPSプロッター等の航海計器の操作に意識を集中せず見張りを適切に行うこと。
- ・船長は、接近する他船を認めた場合、見張りを適切に行い、適切な時機に衝突を避けるための措置を講じること。

## 7. 衝突（単）事故の事例

### 事例1 夜間、航行中の他船の動静のみに意識を向けて航行を続け、防波堤に衝突

#### 事故概要

遊漁船は、船長が1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、釣りを終え、夜間、約10ノットの速力で帰航中、防波堤の南端から出航中の小型船の動静に意識を向けていたところ、防波堤に衝突した。（釣り客2人が負傷）

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています

[https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2022/MA2022-6-9\\_2021sd0045.pdf](https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2022/MA2022-6-9_2021sd0045.pdf)



#### 事故に至る経過

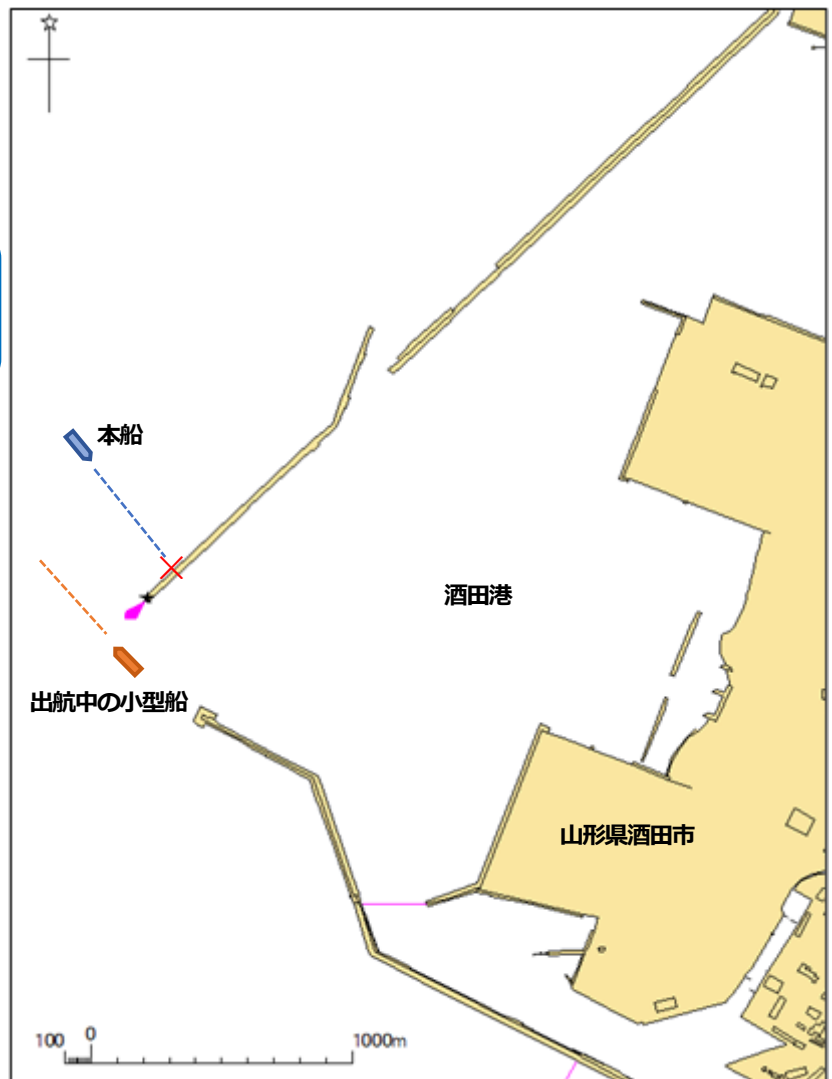
遊漁船は、釣りを終え、防波堤の灯火を目標として、約13ノットの速力で南東進しながら帰航していた。

船長は、防波堤の南端から出航する小型船の灯火を認め、約10ノットに減速した。

船長は、防波堤に至るまで時間的余裕があると思い、本船の右舷方を通過する小型船の動静に視線を向けたまま航行を続けていたところ、防波堤に衝突した。

#### 事故に至った要因

船長は、GPSプロッター等で本船が防波堤に接近していることが分かっていたが、防波堤に至るまで時間的余裕があると思い、本船の右舷方を通過する小型船の動静にのみ視線を向けたまま航行を続けていたこと。



#### 事故の 教訓

- ・船長は、航行中、一方向のみに視線を向けず、常時周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・GPSプロッター等の航海計器を十分に活用すること。

## 事例2 夜間、甲板上の照明を点灯したまま航行中、前方が見えづらい状態のまま航行を続けて防波堤に衝突

### 事故概要

遊漁船は、夜間、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、釣り場に向け、港内を約7ノットの速力として航行中、船長が、甲板上を照らす照明を点灯したまま、目視のみで航行を続けていたところ、防波堤に衝突した。(釣り客2人が負傷)

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています

[https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2018/MA2018-3-7\\_2017sd0078.pdf](https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2018/MA2018-3-7_2017sd0078.pdf)



### 事故に至る経過

遊漁船は、釣り場に向け、約12ノットの速力で北西進していた。

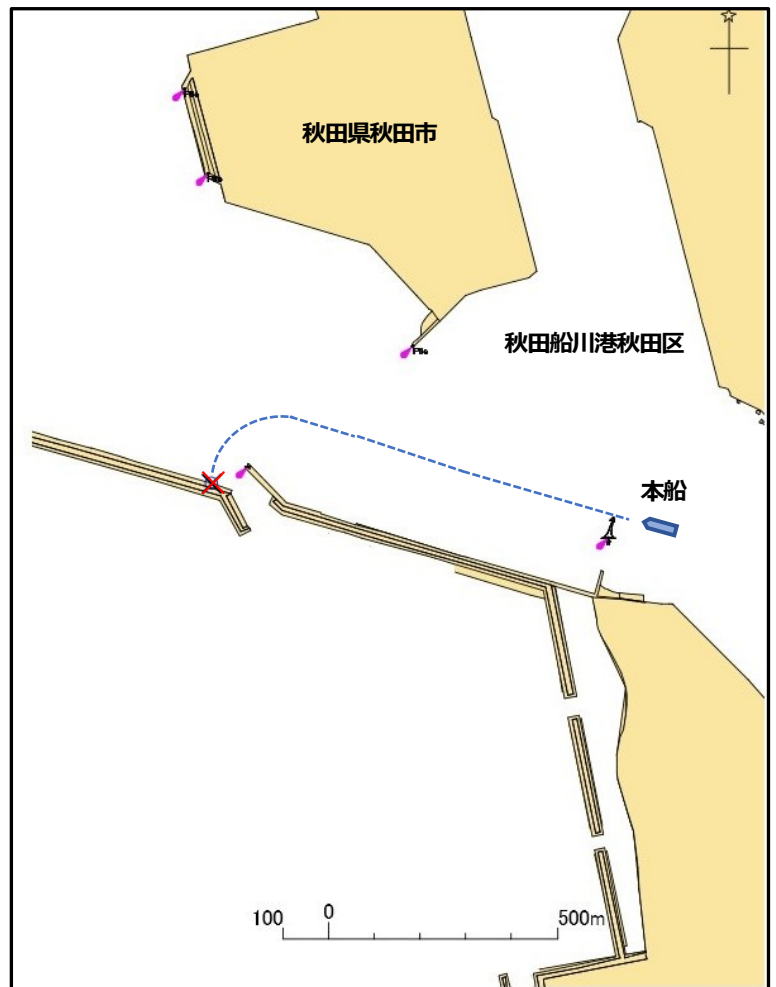
船長は、前部甲板上で釣りの準備を行っている釣り客がいたので、甲板上を照らす照明を点灯した状態で、約7ノットに減速して防波堤間の水路を航行することとした。

船長は、操舵室天井の開口部から顔を出したところ、照明の光で周囲が見えづらかったが、近づけば防波堤が見えてくると思い、左回頭しながら航行を続けていたところ、直前で防波堤が見えて衝突した。

### 事故に至った要因

船長は、甲板上を照らす照明を点灯していたため、照明の光が見張りの妨げとなり、防波堤を視認できない状態で、操舵室天井の開口部から顔を出し、目視のみで見張りに当たっていたこと。

船長は、照明の光によって周囲が見えづらかったものの、接近すれば防波堤が見えてくると思い、十分に減速しなかったこと。



### 事故の 教訓

- ・ 夜間航行中は、見張りの妨げとなるような照明をできるだけ点灯しないこと。
- ・ 狭い水路を航行する際は、十分に減速すること。

## 8. 遊漁船事故の再発防止策



### 遊漁船が関連する衝突事故防止のためのポイント

#### ① 航行中だけでなく、漂泊中や錨泊中も嚴重な見張りが基本！！

- ・航行中はもちろんですが、漂泊している際又は錨泊している際においても、常に周囲の見張りを嚴重に行う。
- ・レーダーやGPSプロッターが装備されている場合は、目視だけに頼らず、積極的に航海計器を活用する。
- ・他船の動静や釣り客の世話など、特定のことにのみ注意を向けすぎない。

#### ② 「まだ大丈夫」「避けてくれるだろう」と思い込むのは禁物！！

- ・漂泊又は錨泊している際も、「まだ、遠くにいるから大丈夫」や「単に釣果を聞きに来るだけだろう」、あるいは、「接近しても自船を避けてくれるだろう」などと安易に思い込まない。
- ・漂泊又は錨泊中であっても、常に周囲の見張りを嚴重に行って航行中の他船の動静を把握しておくとともに、少しでも不安を感じたら、早めに避航するなど、衝突を避ける措置を積極的にとる。

#### ③ 見張りの妨げとなる環境や状況を排除しよう！！

夜間、甲板上を照らす照明を点灯したまま前方が見えづらい状況を解消しないまま航行することは適切な見張りをしてしているとは言えず、たとえ短時間でも操舵室を無人にして別の作業することなどは、全く見張りを行っていないと言えます。

航行中は、見張りの妨げとなる環境や状況を排除し、常に周囲の見張りを行うことに専念することが大切です。

遊漁船の船長は、釣り客の方々に楽しい遊漁の機会を提供するのはもちろん大切ですが、同時に釣り客という尊い人命を預かっていることを忘れてはいけません。常に釣り客の安全を守ることを第一に考えて行動するようにしましょう。

### 遊漁船に対する安全設備等の義務化について

令和4年に発生した知床遊覧船事故を踏まえ、遊漁船には安全設備等の搭載が義務化されており、経過措置が終了するまでに搭載する必要があります。

義務化の対象となる安全設備等	法定無線設備	非常用位置等発信装置	救命いかだ等 (搭載を要しない方法を含む)	隔壁の水密化等
適用日	令和8年10月1日			令和9年4月1日
経過措置	適用日以降最初の間 検査 or 定期検査までに	適用日以降最初の定期検査までに		

航行する区域や水温などによって、必要となる安全設備等は異なります。

詳しくは国土交通省 HP をご覧ください。

[https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_mn6\\_000021.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn6_000021.html)



