

船舶事故調査報告書

令和7年11月19日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 高橋 明 子

事故種類	釣り客負傷
発生日時	令和6年12月31日 09時30分頃～50分頃の間
発生場所	愛媛県松山市中島南西方沖のフグリ岩北側から松山市由利島西方沖までの間
事故の概要	遊漁船スカイマリナー1が南西進中、船首部が上下動した際に前部甲板のステップ上に腰を掛けていた釣り客1人が負傷した。
事故調査の経過	令和7年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 SKYMARINE 1、12トン HS2-3382（漁船登録番号）、SKYMARINE 株式会社 14.88m (Lr) × 3.58m × 1.36m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成17年4月19日 第290-58302号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照） <div data-bbox="711 1272 1278 1738" data-label="Image"> </div>
乗組員等に関する情報	船長 35歳 一級小型船舶操縦士・特定（平水限定） 免許登録日 令和3年11月18日 免許証交付日 令和6年9月20日 （令和11年9月19日まで有効） 釣り客A 51歳

写真1 本船

死傷者等	重傷 1人（釣り客A）																																						
損傷	なし																																						
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>中島南西方沖のフグリ岩の南東方約14.7kmにある松山南吉田地域気象観測所（松山空港）における観測値は、次のとおりであった。</p> <table><tr><th rowspan="3">項目 時刻</th><th rowspan="3">気温 (°C)</th><th colspan="4">風</th></tr><tr><th colspan="2">平均</th><th colspan="2">最大瞬間</th></tr><tr><th>風向</th><th>風速 (m/s)</th><th>風向</th><th>風速 (m/s)</th></tr><tr><td>09:00</td><td>12.9</td><td>西</td><td>6.8</td><td>西</td><td>9.3</td></tr><tr><td>09:30</td><td>12.9</td><td>西北西</td><td>8.7</td><td>西北西</td><td>11.3</td></tr><tr><td>09:40</td><td>12.3</td><td>西北西</td><td>9.2</td><td>西北西</td><td>11.8</td></tr><tr><td>09:50</td><td>13.2</td><td>西北西</td><td>9.7</td><td>西北西</td><td>11.8</td></tr></table> <p>海象：波高 約1.0m</p> <p>松山地方気象台発表の愛媛県中予（松山市を含む6市町）の天気予報は、次のとおりであった。</p> <p>30日17時 今夜 波 0.5m 後 1m</p> <p>明日 波 1m</p> <p>31日05時 今日 波 1m</p> <p>31日11時 今日 波 1m</p> <p>松山地方気象台発表の松山市における注意報の発表は、次のとおりであった。</p> <p>31日04時10分 注意警戒事項 31日昼前から31日夜遅くまで強風や高波に注意してください。</p> <p>松山市 発表注意報はなし（波浪注意報は有義波高1.5m/s以上）</p>	項目 時刻	気温 (°C)	風				平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	09:00	12.9	西	6.8	西	9.3	09:30	12.9	西北西	8.7	西北西	11.3	09:40	12.3	西北西	9.2	西北西	11.8	09:50	13.2	西北西	9.7	西北西	11.8
項目 時刻	気温 (°C)			風																																			
				平均		最大瞬間																																	
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																		
09:00	12.9	西	6.8	西	9.3																																		
09:30	12.9	西北西	8.7	西北西	11.3																																		
09:40	12.3	西北西	9.2	西北西	11.8																																		
09:50	13.2	西北西	9.7	西北西	11.8																																		
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客Aほか釣り客7人を乗せ、令和6年12月31日08時頃、中島南西沖の釣り場に向け、広島県竹原市竹原港を出航した。</p> <p>本船は、09時頃に中島南西方沖のフグリ岩北側に到着し、釣りを行った後、09時30分頃に由利島西方沖の釣り場へ移動することとした。（図1参照）</p>																																						

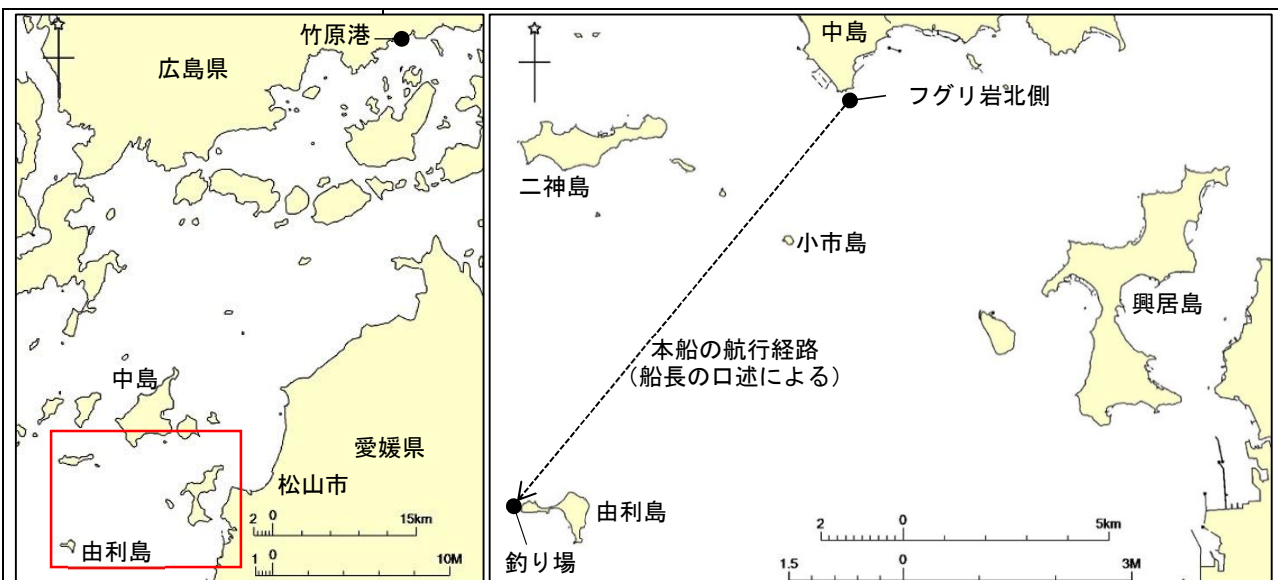


図1 事故発生経過概略図

船長は、釣り場の移動に際し、船体が上下に揺れるがふだんの運航時と変わらない程度の波が少しあったので、釣り客に対し、マイクで「キャビンに入られる方は入ってください」と伝えた。

船長は、船首部の釣り座（釣りをする場所）を使っていた釣り客Aほか3人（以下「釣り客B」、「釣り客C」、「釣り客D」という。）が前部甲板に残り、キャビンの横や船尾部の釣り座を使っていた釣り客4人がキャビンの中に移動したのを見た。

釣り客Aは、‘右舷前部甲板上と船首端を行き来する際のステップ’（以下単に「ステップ」という。）上に船尾方を向き左手で手すりを握って腰を掛けていて、船長が釣り場の移動に際し、釣り客にキャビンへの移動を促す連絡をマイクで行ったことは認識していなかった。

釣り客Bは、前部甲板右舷側でクーラーボックス上に腰を掛け、釣りの仕掛けを替えていて、船長が釣り場の移動に際し、本船の後ろかキャビンに入るように言っていたと思った。

釣り客C及び釣り客Dは、前部甲板左舷側でそれぞれクーラーボックス上に腰を掛け、釣り客Cが船首方を向き、釣り客Dが船尾方を向いて話をしていた、船長が釣り場の移動に際し、波しぶきが掛かるかもしれないので、本船の後ろかキャビンに入るように言っていたのを聞いた。

（図2及び写真2 参照）

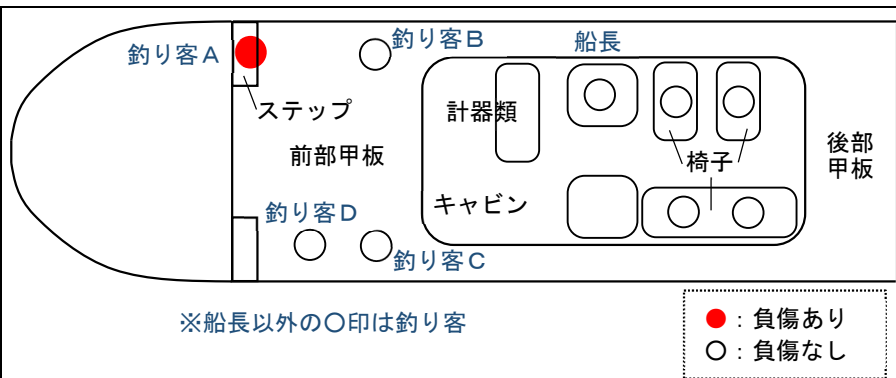


図2 本船の状況及び乗船者の位置（概略）



写真2 前部甲板の状況（概略）

本船は、船長がキャビン前方の右舷側にある操縦席に腰を掛けて操船に当たり、約18～19ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進した。（写真3参照）

船長は、前部甲板にいた釣り客4人の腰が浮くような状況は見えなかった。

本船は、同じ速力で南西進中、船首部が上下動した際に、釣り客Aが、数回、腰が浮くような状況を感じて、腰を掛けていたステップ上で体が跳ね上げられて落下し、臀部を打って痛みを感じ、身動きが取れなくなった。

釣り客Bは、腰が浮くような状況があったかどうかは覚えていなかった。

釣り客C及び釣り客Dは、腰が浮くような状況が何回かあったが、過去に経験したことの程度であったと思った。

本船は、その後、同じ速力で南西進中、前部甲板に波しぶきが掛かるようになり、釣り客Aはステップ付近でうずくまったまま、釣り客B、釣り客C及び釣り客Dはキャビン内など本船の後方に移動した。

本船は、09時50分頃に由利島西方沖の釣り場に到着し、船長は、釣り客Aがステップ付近にいて、釣りを始めていないことに気付

	<p>いた。</p> <p>釣り客 A は、他の釣り客に介助されながら、キャビン内に移動して長椅子に横になった。</p> <p>釣り客 A は、船長から病院へ向かうことを提案されたものの、他の釣り客の釣果がないことを知っており、体の痛みが治まるかもしれないと思い、予定どおり釣りを続けてほしいと船長に伝えた。</p> <p>本船は、由利島西方沖の釣り場で釣りを行った後、2～3箇所の釣り場を移動して釣りを行っている間も、釣り客 A はキャビン内の長椅子で横になっていた。</p> <p>釣り客 A は、12時を過ぎても体の痛みが治まらず、船長に、竹原港への帰航に際し、到着の15分前までに、駐車した自家用車の運転ができない状態であれば、自身が携帯電話で救急車の搬送を要請する旨を伝えた。</p> <p>釣り客 A は、その後、本船内から119番通報し、船長に通報したことを伝えた。</p> <p>本船は、17時頃、竹原港に帰航した。</p> <p>釣り客 A は、救急車で病院に搬送されて入院した後、転院した別の病院で後日、医師から第2腰椎椎体骨折と診断された。(2つの病院で約4か月の入院となった。)</p>
その他の事項	<p>(1) 遊漁船業者</p> <p>本船事業者は、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。）に基づき、平成24年4月に広島県知事から遊漁船業者の登録を受け、本船事業者及び船長らは遊漁船業務主任者に選任されていた。また、遊漁船業法第4条第2項第2号に基づく遊漁船業の実施に関する規程（以下「業務規程」という。）を作成し、広島県知事に届け出ていた。</p> <p>(2) 業務規程</p> <p>本船の業務規程には、波の影響による船体動揺について、次のとおり定められていた。</p> <p>① 安全確保のため船長及び業務主任者が遵守すべき事項</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>② 安全確保のため周知すべき内容及び方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航行中、波の影響により船体が動揺することがあるときは、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

こと

出航中止基準及び帰航基準の出航地又は漁場における波高、風速はいずれも、波高 2 m 以上、風速 10 m 以上と定められていた。

また、海難その他の異常の事態（以下「海難等」という。）が発生した場合は、①人命の安全の確保を最優先とする、②事故の拡大防止のための措置を講じる、③利用者の不安を除去するための措置を講じることを基本として、船長、業務主任者及び従業者が必要な措置を講じると定められ、次のとおりの連絡及び報告を行うこととされていた。

- ・船長及び業務主任者は、海難等が発生したときは、前記の必要な措置をとり、利用者の安全の確保をはかった上で、携帯電話により、速やかに海上保安機関その他の関係機関に連絡し、その後、連絡責任者（本船事業者職員）に事故の状況を連絡する。

- ・連絡責任者は、海難等の発生を知ったときは、ただちに医療救護が必要な場合は救急車の手配及び医療機関への連絡等必要な措置をとるとともに、速やかに利用者の自宅に連絡する。

- ・遊漁船業法に基づき、法第 19 条の基準に該当する事故が起きた場合には、速やかに、知事にその概要及び事故処理の状況等について別記様式によって報告する。

船長は、航行中、甲板上に置いた道具等がひっくり返るような波であれば、前部甲板に腰を掛けていた釣り客に船体後方へ移動してもらおうが、フグリ岩北側から由利島西方沖の釣り場に向かう際の波は、ふだんどおり航行していれば、船首部が上下に揺れても釣り客が負傷するようなことはないと思った。

本船事業者は、本船乗船中に釣り客 A が負傷したことについて、遊漁船業法第 19 条に基づく報告を令和 7 年 10 月 3 日に広島県知事へ届け出た。

(3) 船長の経験

小型船舶の乗船経験が 19 年程度、遊漁船の乗務経験が 4 年程度あり、令和 3 年 11 月に遊漁船業務主任者講習を修了し、本船の乗務経験は 2 年程度であった。

年間を通して、由利島周辺海域への運航を行っていた。

(4) 前部甲板の釣り客

① 釣り客 A

釣り客 A の家族が所有していた小型船舶に、幼少期から乗船して釣りを経験していた。

本船事業者の遊漁船には、同者の遊漁船業の開業期（平成 24 年 4 月頃）から乗船しており、本船事業者とは顔見知りで

あった。

近年、体調の影響で本船事業者の遊漁船を利用していない時期があったが、本事故発生日以前、身体的な不安はなく、買い出しなどで重い荷物を担いで歩くなどしていた。

ふだん、遊漁船を利用する際、前部甲板の釣り座の近くにいる場合、釣り場間の移動時は、船長からの指示がなければ、キャビン内や船体の後方に移動することはあまりなかった。

大柄な体格であった。

フグリ岩北側からの移動時、島陰を出たときに波を見たが、うねりまでは見えていなかった。

本船が船速を落としていなかったのも、そのままステップ上に腰を掛けていたが、波で船体が動揺することが予測できていれば、体が浮くことに備えて、ステップよりも低い甲板上に移動していた。

船体の前部よりも後部の方が波の影響が少ないことは知っており、状況によって自ら移動することがある。

本事故当日、船長からの指示があれば、キャビン内や船体後部に移動していた。

② 釣り客B

釣り客Aがステップ付近から動かない様子を見たとき、負傷には気付かず、船酔いをしているのかと思った。

釣り客Aが誰とキャビン内に移動したのかは覚えていない。

遊漁船の乗船経験は4年程度あり、本船事業者の遊漁船の乗船経験も同程度であった。

釣り場間の移動時は、釣り座の近くで仕掛けの準備をしていることが多い。

過去に乗船した遊漁船では、移動中、腰を掛けていて腰が浮くような経験をしたことがあった。

③ 釣り客C

釣り客Aがステップ付近から動かない様子を見たが、誰とキャビン内に移動したのかは覚えていない。

遊漁船の乗船経験は5年程度あり、本船事業者の遊漁船に乗船したのは初めてであった。

釣り場間の移動時は、到着してすぐに釣りが始められるよう、釣り座の近くにいることが多い。

船長からの連絡がなくても、船体の動揺や波しぶきの状況によって、自ら船体の後方に移動することがある。

過去に乗船した遊漁船では、移動中、腰を掛けていて腰が浮くような経験をしたことがあり、本事故時よりも動揺していたことがあった。

④ 釣り客D

釣り客Aがステップ付近から動かない様子を見た。他の釣り客がキャビン内に連れて行った。

遊漁船の乗船経験は6年程度あり、本船事業者の遊漁船の乗船経験は2年程度であった。

船長からの連絡がなくても、船体の動揺や波しぶきの状況によって、自ら船体の後方に移動することがある。

過去に乗船した遊漁船では、移動中、腰を掛けていて腰が浮くような経験をしたことがあり、本事故時よりも動揺していたことがあった。

(5) その他

本船が竹原港からフグリ岩北側に移動する際、釣り客はキャビン内及び後部甲板で待機していた。

本事故当時、本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。

本事故当日は、本船事業者の他の遊漁船1隻も運航されていた。

現場調査によれば、停船時の本船の操縦席に腰を掛けて船首方を見通した場合、前部甲板中央部のキャビンの形状により、ステップ上に腰を掛けていた釣り客Aの上半身程度を視認することはできるものの、前部甲板でクーラーボックス上に腰を掛けていた釣り客B、釣り客C及び釣り客Dを視認することはできない状況であった。(写真3参照)



写真3 操縦席からの船首方の見通し状況（停船時）

(6) 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故及び同事故への措置

① 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故

遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故は、平成23（2011）年以降、本事故を含めて20件（本事故を除き、運輸安全委員会が報告書を公表した事故に限る。29人の釣り客が負傷）発生し、いずれも航行中で、1件を除き、釣り客の乗船位置は船体の前方の甲板上であった。また、平成28（2016）年以降は令和6（2024）年まで毎年発生し、令和5（2023）年

には4件発生している。(付表1 過去の類似事故(平成23年以降) 参照)

② 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故発生時の船速及び波高

上記(6)①の事故のうち、事故時の船速及び波高が判明したものは16件で、船速及び波高は以下の状況で発生していた。

a 波高約2m以上で9件、そのうち船速約4～5knの場合でも2件。

b 波高約1m以上約2m未満で6件、そのうち船速約5knの場合でも1件。

c 波高約1m未満で1件、船速約15kn。

(※船速及び波高の数値に幅がある場合、小さい値を記載した)(図3参照)

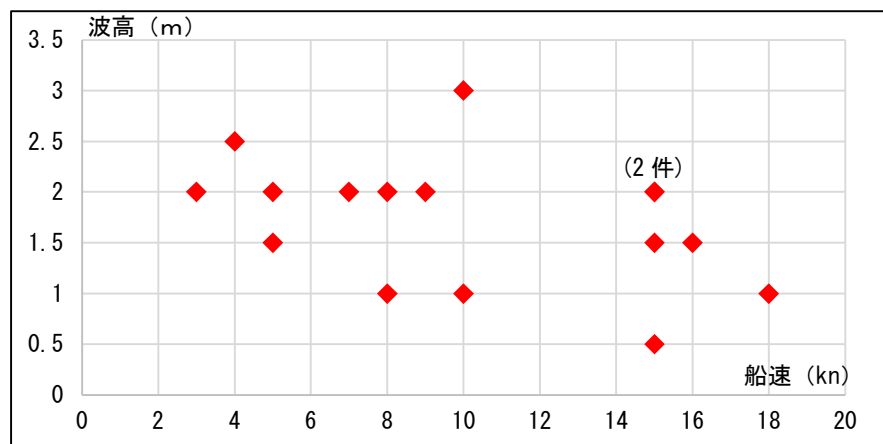


図3 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故発生時の船速及び波高

③ 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故に係る運輸安全委員会の水産庁長官への意見発出

上記(6)①の事故のうち、令和4年1月4日に発生した事故の調査報告書の公表に際し、遊漁船の類似事故において、‘業務規程に定められている、釣り客を後方に乗船させる指導’や十分な減速等が適正に行われていない中で事故が発生していることから、遊漁船の船長等による業務規程の遵守の徹底を求め、当委員会は、令和5年2月16日に運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、水産庁長官へ意見を発出した。

意見の内容は次のとおりであった。

水産庁長官は、都道府県知事に対して、遊漁船業者に、本事故(令和4年1月4日発生した事故(17ページ付表1参照))等による釣り客の被害の発生を周知するとともに、釣り客の安全確保のため、次の事項を実施、徹底するよう指導することを助言すべきである。

	<p>(1) 遊漁船の船長等は、波の影響により船体が動揺するとき、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、また、波の影響により船体が動揺して危険が予想されるとき、利用者を船体中央部より後方に移動させる指導等、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を遵守すること。</p> <p>(2) 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、業務規程の船体動揺による釣り客負傷事故防止に関する規定を適正に遵守するため、次の事項を検討し、実施すること。</p> <p>① 航行する海域の波の発生特性、過去の類似事件事例、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、釣り客を船体中央部より後方に移動させる風向、風速、波向、波高等の目安（船速に応じた）を設けること。</p> <p>② 航行中に①の目安を超えた場合は、停船又は十分に減速するなどし、安全を確保してから釣り客を船体中央部より後方に移動させること。</p> <p>③ 航行予定海域の風、波等の情報を入手し、①の目安を超える場合は、釣り客が船体中央部より後方に移動したことを確認した後に出航等すること。また、①の目安を超える海域が遠方である場合は、同海域に入る十分手前で、釣り客を船体中央部より後方に移動させること。</p> <p>(3) 遊漁船業者は、遊漁船の船長等に上記(1)及び(2)の事項を遵守するよう教育及び指導すること。</p> <p>④ 運輸安全委員会は、令和5年2月に「運輸安全委員会ダイジェスト第41号（釣り客の脊椎骨折等事故の防止のために）」^{*1}を発行し、事故防止措置や事件事例等を掲載して、上記(6)③の意見発出時に周知した。</p> <p>⑤ 水産庁及び広島県の遊漁船業者への周知状況</p> <p>水産庁は、令和5年3月13日付、関係都道府県水産部局宛てに、管下の遊漁船業者等に対する上記(6)③及び④の周知並びに指導について通知した。</p> <p>広島県農林水産局水産課は、令和5年3月16日付、県下の地方機関宛てに、管下の遊漁船業者等に対する上記(6)③及び④の周知並びに指導について通知した。</p> <p>⑥ 本船事業者の認識</p> <p>本船事業者によれば、上記(6)③及び④の内容について認識していなかった。</p>
分析	

^{*1} https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No41.html

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>(1) 事故発生時刻及び場所</p> <p>次のことから、本事故の発生時刻は、０９時３０分頃～５０分頃の間であり、発生場所は、フグリ岩北側から由利島西方沖までの間であったものと考えられる。</p> <p>① 釣り客Ａは、フグリ岩北側から本船が移動を始めた以降に、船首部が上下動したことにより、ステップ上で臀部を打ったこと。</p> <p>② 船長は、由利島西方沖に到着した後、釣り客Ａがステップ付近にいて、釣りを始めていないことに気付いたこと。</p> <p>(2) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、波高約１．０ｍの波がある状況下、フグリ岩北側から由利島西方沖までの間を約１８～１９ｋｎの速力で南西進中、船長が波の状況を適切に監視していなかったことから、船首部で船尾方を向いてステップ上に腰を掛けていた釣り客Ａに対して注意喚起ができず、船首部が波によって上下した際に、釣り客Ａが、上方に跳ね上げられたのち落下し、ステップに臀部を打って負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、フグリ岩北側から由利島西方沖へ本船を移動させる際、釣り客に対し、波しぶきが掛かるので船体中央より後方への移動をマイクで促したものと考えられるが、釣り客Ａは、船長がマイクで促した内容を認識しておらず、また、釣り客Ｂ、釣り客Ｃ及び釣り客Ｄは、船長がマイクで促した内容を認識していたものの、前部甲板から船体中央より後方へ移動しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、フグリ岩北側から由利島西方沖へ本船を移動させる際の波は、進路の変更や減速を行わなくても、船首部が上下に揺れて釣り客が負傷するようなことはないと思ったことから、波の状況を適切に監視しておらず、前部甲板にいた釣り客４人に対し、船体中央より後方への移動をマイクで促したものの、改めて注意喚起ができなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、フグリ岩北側から由利島西方沖へ本船を移動させる際、前部甲板にいた釣り客４人の腰が浮くような状況は見えなかったことから、ステップ上に腰を掛けていた釣り客Ａが上方に跳ね上げられた状況は見えなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 本事故発生の対応状況に関する解析</p> <p>船長は、０９時５０分頃に由利島西方沖の釣り場に到着後、キャビン内の長椅子に横になった釣り客Ａに対し、病院に向かう</p>
--	---

	<p>ことを提案したものの、釣り客Aから予定どおり釣りを続けてほしいと伝えられ、釣りを続行したものと考えられる。</p> <p>船長は、業務規程に定められたとおり、自ら救急機関等に連絡するか、連絡責任者に釣り客Aの状況を連絡する等して、釣り客Aが速やかに医療機関を受診できる措置を採る必要があったものと考えられる。</p> <p>(4) 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故の発生状況に関する解析</p> <p>① 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故は、本事故を含めて20件（本事故を除き、運輸安全委員会が報告書を公表した事故に限る。29人の釣り客が負傷）発生し、平成28年以降は毎年発生している。</p> <p>② 上記(4)①の事故のうち、事故時の船速及び波高が判明した15件は波高約1m以上であり、船速が低速の場合であっても事故が発生していたものと考えられる。</p> <p>③ 上記(2)及び(4)②から、船長は、フグリ岩北側から由利島西方沖へ本船を移動させる際の波高約1.0mの波について、進路の変更や減速を行わなくても、船首部が上下に揺れて釣り客が負傷するようなことはないと思ったものの、過去の類似事故においては波高約1m以下の状況でも、遊漁船の船体動揺による釣り客の負傷が発生していたものと考えられる。</p> <p>(5) 遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故の防止に係る指導等の状況に関する解析</p> <p>本事故発生以前の令和5年3月以降、水産庁及び関係都道府県水産部局を通じて、遊漁船業者に対し、遊漁船の船体動揺による釣り客負傷事故の防止に係る指導等が実施されていたものと考えられるが、本船事業者は指導内容について認識していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、波高約1.0mの波がある状況下、フグリ岩北側から由利島西方沖までの間を約18～19knの速力で南西進中、船長が、波の状況を適切に監視していなかったため、船首部で船尾方を向いてステップ上に腰を掛けていた釣り客Aに対して注意喚起ができず、船首部が波によって上下した際に、釣り客Aが、上方に跳ね上げられ、落下した際にステップに臀部を打ったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、過去の船体動揺による釣り客負傷事故に係る事例（運輸安全委員会が報告書を公表した事故や「運輸安全委員会ダイジェスト第41号（釣り客の脊椎骨折等事故の防止のため

	<p>に))を踏まえ、釣り客に対して適時適切に船体動揺に係る注意喚起を行うとともに、航行中、釣り客の位置等を監視しつつ、船体動揺が軽減するよう、波に対する進路の変更や減速を行うこと。なお、遊漁船が移動する際の釣り客の位置については、波により受ける衝撃を和らげる上で、船体中央から後方が望ましい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船業者及び遊漁船の船長は、遊漁船の安全運航について、水産庁等の行政指導を遵守するとともに、届け出た業務規程の内容を適確に実施すること。
--	--

付表 1 過去の類似事故（平成 23 年以降）

発生日	船名、発生場所等	釣り客被害	概要・原因	業務規程の遵守状況（判明しているもの）・再発防止等
平成 25 年 1 月 8 日	遊漁船新海 総トン数：6.6 トン 長崎県壱岐市西北西 沖 波高：約 1.5～2m 船速：約 5～6kn 負傷場所：船首甲板	1 人 胸椎破裂 骨折	船長が、連続して来る北方からの波高約 1.5～2 m のうねりを認め、うねりを正船首に受けるようにしたが、うねりを認めたのが目前であったので、釣り客に対し、うねりに対する注意喚起を行うことができなかったため、船首甲板にいた釣り客が、船首が上下動した際、体が空中に浮いた後、船首甲板に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・短時間の移動であったこと等から、後ろへ移動することなどの注意を行わなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、航行中、釣り客が船首付近に立ち入らないように注意すること、及び船体動揺を軽減させる針路又は速力とすること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2014/MA2014-6-4_2014tk0003.pdf				
平成 28 年 8 月 13 日	遊漁船太郎丸 総トン数：11 トン 青森県外ヶ浜町北西 方沖 波高：約 1m 船速：約 10kn 負傷場所：前部甲板	1 人 胸骨圧迫 骨折等	波高約 1 m の潮波が発生している海域に約 10 kn の速力で進入したため、船首部が上下動し、前部甲板右舷側で手すりをつかんで立っていた釣り客が転倒したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速すれば、釣り客に危害が及ぶことはないと思っていた。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、波の状況を周知するとともに十分に減速すること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2017/MA2017-6-3_2016hd0039.pdf				
平成 28 年 9 月 23 日	遊漁船釣人家 XI 総トン数：10 トン 和歌山市西南西方沖 波高：約 1.5m 船速：約 15kn 負傷場所：前部甲板	3 人 腰椎圧迫 骨折/ 胸椎圧迫 骨折/ 鼻骨骨折等	遭遇した波高約 1.5 m の波を速力約 15 kn の滑走状態で乗り越えたため、船体が上下動し、前部甲板の椅子に腰を掛けていた釣り客のうち、3 人が椅子等に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・船尾方に誘導していなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長等は、釣り客を船尾方に誘導等するとともに、波に対応した十分な減速等を行うこと。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2017/MA2017-4-1_2016tk0014.pdf				
平成 29 年 4 月 1 日	遊漁船第三宝生丸 総トン数：9.7 トン 福井県美浜町北方沖 波高：約 2m	1 人 左寛骨臼 骨折	釣り客が、ハンドレールから手を放して立ち上がった際、波高約 2 m の波を受けて船体が縦揺れたため、身体が持ち上げられて落下し、臀部を甲板に打ったことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速して走れば、船体動揺を軽減できる思い、客室に誘導しなかった。 ○再発防止策

	船速：約 7kn 負傷場所：前部甲板			・遊漁船の船長は、釣り客を客室に誘導等すること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2018/MA2018-2-16_2017kb0031.pdf				
平成 29 年 5 月 27 日	遊漁船安全丸 総トン数：7.9 トン 京都府伊根町東方沖 波高：約 2m 船速：約 15kn 負傷場所：前部甲板	1 人 腰椎破裂 骨折	波浪を左舷前方から受けて縦揺れを繰り返しながら北北西進中、波高約 2 m の波浪を乗り越えた際、船体が縦揺れして船首部船底を波間に打ち付けたため、前部甲板中央部にいた釣り客が、衝撃を臀部から腰部に受けたことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速していたので、釣り客が負傷することはないと思い、後方に誘導していなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を動揺が比較的小さい後方へ乗せ、速力を大幅に減じること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2018/MA2018-5-10_2017kb0053.pdf				
平成 29 年 9 月 9 日	遊漁船 DianaⅢ 総トン数：5 トン未満 山形県酒田市北北西方沖 波高：約 1m 船速：ゆっくり 負傷場所：前部甲板	1 人 足首腓骨 骨折	船長が波を認めて減速後、船首が急激に上下に動揺したため、釣り客が、船首部のステップ上で身体のバランスを崩した際、左足首から前部甲板に落ちたことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・安全確保のための事項を周知していなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、航行中、前部甲板に釣り客が立ち入らないよう周知及び指導すること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2018/MA2018-4-8_2017sd0062.pdf				
平成 30 年 6 月 29 日	遊漁船南海 総トン数：9.1 トン 鹿児島県屋久島南西方沖 波高：約 2m 船速：約 15～16kn 負傷場所：中央	1 人 胸椎圧迫 骨折	潮目が生じていた海域を約 15～16kn の速力で航行したため、船長が、船首方至近に約 2 m の波が隆起したのを認め、主機のスロットルレバーを最低に操作して減速したものの、波に乗って船首部が上下動し、寝室で寝ていた釣り客の身体が浮いた後に落下したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・釣り客が全員船室内にいて危険だと思っていなかったもので、約 15～16kn で航行した。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、潮目が発生している海域を航行する際、手前で十分に減速するなど、波の影響による船体動揺の軽減を図ること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2018/MA2018-12-19_2018mj0075.pdf				
平成 30 年 9 月 11 日	遊漁船睦希丸 総トン数：4.9 トン 鹿児島県薩摩川内市南西方沖 波高：約 1.5m	1 人 腰椎圧迫 骨折	風力 4 の北東風が吹き、船首方から波高約 1.5 m の波を受ける状況下、船長が釣り客を前部甲板に乗せた状態で約 16kn の速力で航行していたため、波に乗って船首部が上下動した際、釣り客の身体が浮いた後に甲板上に落下したことにより発生したもの	○業務規程の遵守状況 ・通常どおりの速力で航行可能と判断して、後方に移動させなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を船体後方等へ移動さ

	船速：約 16kn 負傷場所：前部甲板		のと考えられる。	せるとともに、十分に減速するなど波の影響による船体動揺の軽減に努めること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2019/MA2019-4-32_2018mj0104.pdf				
平成 30 年 10 月 13 日	遊漁船第八茂栄丸 総トン数：4.9 トン 茨城県北茨本市南方沖 波高：約 2～3m 船速：約 8kn 負傷場所：前部甲板	2 人 肩関節脱臼 骨折/ 挫傷	船首方から風浪を受ける状況下、船長が、減速して航行すれば危険はないと思い、釣り客を前部甲板に乗せていたため、大波により船首部が上下動した際、釣り客が転倒したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・減速すれば特に危険はないと思い、後方に移動させなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を船体後方へ移動させるとともに、十分に減速するなど波の影響による船体動揺の軽減に努めること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2019/MA2019-10-14_2018yh0168.pdf				
平成 30 年 10 月 28 日	遊漁船結愛丸 総トン数：4.9 トン 徳島県鳴門市撫養港 波高：約 3m 船速：約 10kn 負傷場所：前部甲板	2 人 腰椎圧迫 骨折/ 打撲	船首方から波高約 3 m のうねりを受ける状況下、船長が、釣り客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が臀部を甲板に打つ等したことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・他の釣り客がいたこと等から、後方への誘導を行っていなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を客室又は後部甲板に移動させること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2019/MA2019-4-22_2018kb0115.pdf				
令和元年 12 月 14 日	遊漁船純晴丸 総トン数：4.5 トン 愛媛県松山市北方沖 波高：航走波 船速：約 3kn 負傷場所：前部甲板	1 人 腰椎圧迫 骨折	魚群探索をしながら約 3 kn の速力で北西進中、右舷方を高速船が通過した際、船長が、怪我をするほどの波は来ないと思い、釣り客を前部甲板に乗せた状態で航行していたため、航走波を乗り越えて船体が縦揺れし、釣り客が、跳ね上げられて甲板上に落下したことにより発生したものとは推定される。	○業務規程の遵守状況 ・事故等は起きないと思い、後方への誘導を行っていなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、たとえゆっくり走っていたとしても、航走波で船体動揺が予測されるので、釣り客を客室又は後部甲板に移動させること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2021/MA2021-3-24_2020hs0004.pdf				
令和 2 年 10 月 26 日	遊漁船 SEA DREAM 総トン数：2.2 トン 香川県三豊市詫間港 波高：航走波 船速：約 5～6kn	1 人 脛 ^{けい} 骨骨折	船首部で幼児を抱いたまま立って旅客船に手を振っていたため、船体の上下動で動けなくなり、数波目の大きな波で船体が上下動した際に体が浮き、甲板上に落ちたことにより発生したものと考えられる。	○再発防止策 ・遊漁船の船長は、船体の上下動が予想される場合など、必要な時機に繰り返し座るように指示すること。

	負傷場所：船首部			
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2022/keibi2022-2-10_2020hs0142.pdf				
令和3年 8月21日	遊漁船ミタチ丸 総トン数：4.3トン 兵庫県東播磨港南西方沖 波高：約1m 船速：約8kn 負傷場所：前部甲板	3人 腰椎圧迫 骨折/ 打撲/ 打撲	風力5～6の南南東風が吹く中、船長が、釣り客3人を前部甲板に乗せた状態で航行を続けたため、波向が様々な方向となるとともに波高が約1.0mとなった波を受けて船体が上下に動揺した際、釣り客3人が体を甲板等に打ったことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・波が高くなることは知っていたが、過去に事故もなく、釣り客を後部甲板に移動させなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長は、釣り客を後部甲板等に移動させること。 ・遊漁船の船長は、十分に減速するなど波の影響による船体動揺の軽減に努めること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2022/MA2022-3-14_2021kb0081.pdf				
令和4年 1月4日	遊漁船第十五須原丸 総トン数：19トン 神奈川県横須賀市観音埼東南東方沖 波高：約0.5～1m 船速：約15kn 負傷場所：前部甲板	2人 腰椎圧迫 骨折/ 腰椎椎体骨折	南西方からの波高約0.5～1.0mのうねりがある状況下、約15knの速力で南南東進中、うねりにより右舷船首部が大きく上下動したため、右舷前部の釣り座に腰を掛けていた釣り客2人が上方に跳ね上げられたのち落下し、釣り座に臀部を打ち付けたことにより発生したものと考えられる。	○業務規程の遵守状況 ・船体動揺に関する注意事項について、釣り客が承知していると思ったことから、周知していなかった。 ・うねりに合わせ、船速を調整して航行していたことから、後方への誘導を行っていなかった。 ○再発防止策 ・遊漁船の船長等は、釣り客を船体中央部より後方に移動させること。 ・遊漁船の船長及び遊漁船業者は、航行する海域の波の発生特性、過去の類似事事故事例、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、釣り客を船体中央部より後方に移動させる風向、風速、波向、波高等の目安を設けること。 ○水産庁長官に対し意見を発出
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2023/MA2023-2-8_2022yh0025.pdf				
令和5年 2月11日	遊漁船NO.1 JIGBOY 総トン数：6.6トン 福井県おおい町鋸崎	1人 腰椎破裂骨折	正船首方からの波高約2.0mの波を乗り越えて船体が大きく動揺したため、船首甲板で船尾方を向いて座っていた釣り客A及び釣り客Bが上方に跳ね	○業務規程の遵守状況 ・魚群探知機を見ており、波に気付いていなかったもので、波を考慮した操船を行っておらず、ま

	<p>北方沖 波高：約 2.0m 船速：約 5kn 負傷場所：前部甲板</p>		<p>上げられたのち落下し、釣り客Aが臀部を打ったことにより発生したものと考えられる。</p>	<p>た、釣り客A及び釣り客Bに対し、船体中央より後方に移動するように注意していなかった。</p> <p>○再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、波の状況について見張りを行い、波の影響により船体が動揺するときは、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、また、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、釣り客を船体中央部より後方に移動させること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2024/MA2024-1-10_2023kb0054.pdf				
<p>令和 5 年 5 月 7 日</p>	<p>遊漁船成翔丸 総トン数：7.9 トン 沖縄県南城市久高島 南方沖 波高：約 2.0m 船速：約 9kn 負傷場所：船首甲板</p>	<p>2 人 第一腰椎骨折/顔面骨折</p>	<p>南方からのうねり及び波がある状況下、船長が、主機の回転数を下げて十分に減速したと思い、釣り客を船首甲板に乗せた状態で航行を続けたため、波高約 2.0m の高波を船首部に受け、船首部が大きく上下に動揺した際、釣り客Aが臀部及び背中を船首甲板に、釣り客Bが左顔面をたつにぶつけ負傷したことにより発生したものと考えられる。</p>	<p>○業務規程の遵守状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釣り客全員が日本語を理解できず業務規程に定める利用者の遵守事項を伝えることが困難であったが、減速することで船体動揺を抑えて安全の確保が図れると思い、出航から引き続いて、甲板上での釣り客の行動を制限しなかった。 ・出航前及び航行中に利用者の遵守事項を釣り客に伝えていなかった。 <p>○再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長等は、業務規程に定められた出航中止基準を遵守し、最新の気象・海象情報を事前に入手して出航の可否を判断すること。 ・遊漁船の船長等は、利用者に対し、船体動揺により船首部が大きく上下動して身体へ危険が及ぶ可能性があること、乗船中、船室内にいる場合を除き、救命胴衣を着用することなど、船上における注意事項を乗船前に確実に伝えて遵守させること。 ・遊漁船の船長等は、航行中、波の高さや方向に注意を払うとともに、波の影響により船体が動

				<p>揺るとき、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、利用者を船体中央部より後方に移動させる指導を行うなど、運輸安全委員会が令和5年2月16日に水産庁長官に述べた意見の内容に従い、業務規程の船体動揺による利用者の負傷事故防止に関する規定を遵守すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長及び遊漁船業者は、外国人観光客が遊漁船を利用することを想定し、分かりやすいイラストを用いた注意事項を複数の言語に翻訳したリーフレットの利用者への配布、多言語音声翻訳アプリケーションをインストールしたタブレット端末の活用をするなど、外国人の利用者に注意事項等を確実に伝えられるよう対策を講じることが望ましい。 ・本船船長は、本事故が、波高約1.5mの海上を航行中、不意に受けた約2.0mの高波で発生したことに鑑み、本船の安全運航及び乗客の安全確保の両面から、業務規程に定める客観的な出航中止基準及び帰航基準を見直すことが望ましい。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-7-2_2023tk0006.pdf				
令和5年 7月7日	<p>遊漁船チンチン丸 総トン数：5ト未満 長崎県対馬市神埼東南東方沖 波高：航走波約1m 船速：約10kn 負傷場所：船首部デッキ</p>	<p>2人 左足舟状骨骨折・左外側半月板損傷等/右臀部打撲・左膝挫滅創等</p>	<p>船長が、船首方至近に接近する波高約1mの航走波を認めたとき、約10knの速力で航走波を斜め前から受けるように操船すれば安全に乗り越えることができると思い、速力を保持したまま左舵を取り、船首部デッキ上に釣り客を乗せた状態で航走波を乗り越えたため、船首部が大きく上下に動揺して釣り客2人が浮き上がって同デッキ上に落下し、その後も同様の衝撃を連続して受けたことにより発生した</p>	<p>○業務規程の遵守状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本船を利用する釣り客はホームページを見て承知していると思っていたので、出航前や航行中に船体動揺等に関する注意事項を口頭で周知していなかった。 ・船長は、航行中の乗船位置について釣り客の判断に任せていた。また、釣り客Aとは幼馴染であり、釣り客A及び釣り客Bが共に遊漁船での

			ものと考えられる。	<p>釣りには慣れているので、波の影響により船体が動揺するようなことがあれば、自身で身の安全を確保できるだろうと思い、釣り客A及び釣り客Bに対し、船体中央より後方に移動するように注意していなかった。</p> <p>○再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、航走波を受けることや船体動揺による釣り客への危険が予想される場合、釣り客に対して注意を促すとともに釣り客を船体中央部より後方に移動させること。 ・遊漁船の船長は、波の高さや方向に常時注意を払いつつ、船体動揺を緩和するため、早めに波の高さや方向に応じた進路変更や減速を行うこと。 ・遊漁船の船長は、船上で負傷者が発生した場合は、釣り客の安全を第一に考え、負傷状況を確認しつつ応急措置を行い、医療機関への搬送が必要な場合は、直ちに海上保安庁に通報し、最寄りの港に帰航すること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-8-15_2023mj0082.pdf				
令和5年 7月8日	遊漁船神栄丸 総トン数：4.4トン 高知県安芸市安芸漁港南方沖 波高：約2.5m 船速：約4kn 負傷場所：前部甲板	1人 第12胸椎 圧迫骨折	正船首方からの船首部を越える波高約2.5mの波を乗り越えて船体が大きく動揺したため、前部甲板の左舷後部側でクーラーボックスに座っていた釣り客Aが、上方に跳ね上げられて落下し、同ボックスに臀部を打ったことにより発生したものと考えられる。	<p>○再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、波の状況に常時注意を払いつつ、船体動揺を緩和するため、必要に応じて進路変更や減速を行うこと。 ・遊漁船の船長は、船体動揺による乗客等への危険が予想される場合は、乗客等に注意を促すとともに船体中央部より後方に移動させること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-3-16_2023kb0069.pdf				
令和6年 2月27日	遊漁船サンマジックⅡ 総トン数：4.34ト	1人 腰椎圧迫骨折	船長が前部甲板左舷側前方の甲板上に座っていた釣り客Aを船体中央より後方に移動させなかったため、船首方から波を受けて船首部が大きく上下動し	<p>○再発防止策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、航行中、波の影響により船体が動揺する場合には、乗船者に注意を促すこと

	<p>ン</p> <p>和歌山県串本町潮岬 南南西方沖</p> <p>波高：約 2m 船速：約 3kn 負傷場所：前部甲板</p>		<p>た際、釣り客 A が腰掛けから体が浮いた後、甲板上に落下して腰部を打ったことにより発生したものと考えられる。</p>	<p>もに、乗船者を動揺が比較的小さい船体中央よりも後方に移動させること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、気象情報や乗船する利用者数など、業務規程で定めた利用者の安全確保に必要な情報を厳正に確認すること。 ・遊漁船の船長は、出航に際して安全の確保のために利用者が遵守すべき事項を利用者に周知すること。また、航行中は利用者全員が安全な状態であることを適宜確認すること。
https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-7-3_2024kb0015.pdf				