

# 船舶事故調査報告書

船 種 船 名 遊漁船 秀々丸  
漁 船 登 録 番 号 HS 3 - 3 6 7 0 9  
船舶検査済票の番号 第 2 7 0 - 4 8 3 0 2 号  
総 ト ン 数 1.7 トン

事 故 種 類 浸水  
発 生 日 時 令和 6 年 9 月 1 9 日 1 0 時 3 0 分頃  
発 生 場 所 広島県江田島市<sup>え た じ ま</sup>畑港<sup>は た</sup>南東方沖  
畑港西防波堤灯台から真方位 1 3 0 ° 1 , 1 0 0 m 付近  
(概位 北緯 3 4 ° 1 1 . 7 ' 東経 1 3 2 ° 2 5 . 1 ' )

令和 7 年 1 1 月 2 6 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

## 要 旨

### <概要>

遊漁船<sup>ひでひで</sup>秀々丸は、船長が 1 人で乗り組み、釣り客 5 人を乗せ、広島県江田島市<sup>のうみ</sup>能美島西方沖で遊漁中、令和 6 年 9 月 1 9 日 1 0 時 3 0 分頃、船尾区画及び機関室に浸水し、その後、沈没した。

秀々丸は、主機等に濡損を生じ、全損となった。

### <原因>

#### 1 本事故の原因

本事故は、秀々丸が、能美島西方沖を航行中、排気ゴムホースが脱落したため、主機の冷却海水が排気ゴムホースの先端から機関室内に排出されたことや、一部が海面下に没水していた排気口から海水が船尾区画に浸水し、同区画を通じて機関室にも浸

水したものと考えられる。

## 2 被害の原因

秀々丸が沈没したのは、船尾区画及び機関室の海水を排水した後、船長が浸水の原因を明らかにすることなく船釣り体験を行う遊漁（以下「本件遊漁」という。）を継続したため、錨泊して本件遊漁を実施中に、釣り客の移動により水面下に没水した排気口から船尾区画及び機関室に大量の海水が浸入したことによるものと考えられる。

船長が本件遊漁を継続したことについては、多数の未成年者が乗船した場合にはより一層の事故発生防止が必要であるとの認識が乏しく、遠方から江田島市を訪れた生徒たちへの船釣り体験プログラムの機会創出を優先しようと考えたことによるものと考えられる。

# 1 船舶事故調査の経過

## 1.1 船舶事故の概要

遊漁船<sup>ひでひで</sup>秀々丸は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、広島県江田島市<sup>のうみ</sup>能美島西方沖で遊漁中、令和6年9月19日10時30分頃、船尾区画及び機関室に浸水し、その後、沈没した。

秀々丸は、主機等に濡損を生じ、全損となった。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、令和6年10月25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。

### 1.2.2 調査の実施時期

令和6年11月21日、12月17日 口述聴取及び回答書受領

令和6年12月4日、令和7年1月20日、2月13日、3月17日、4月1日、2日、7月2日 口述聴取

令和7年1月10日、20日、2月26日、4月2日、3日 回答書受領

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

# 2 事実情報

## 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、秀々丸（以下「本船」という。）の船長、江田島市（以下「A市」という。）に設置された江田島<sup>かいせい</sup>海生体験交流協議会（以下「B協議会」という。）担当者、修学旅行の体験プログラムとして乗船していた釣り客が在籍する高等学校（以下「C校」という。）の担当教諭及び船長が所属する<sup>おき</sup>沖漁業協同組合（以下「D漁協」という。）組合長（以下「D組合長」という。）の各口述並びにB協議会及びD漁協の回答書によれば、次のとおりであった。

### 2.1.1 A市畑港を出航するまでの経過

本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、船釣り体験を行う遊漁（以

下「本件遊漁」という。)の目的で、乗船者全員が膨張式救命胴衣をそれぞれ着用した上で、僚船4隻と共に、令和6年9月19日09時35分頃に畑港を出航し、同港南東方沖約1海里(M)の海域に向かった。(図1参照)



図1 A市能美島及び畑港の位置図

本件遊漁に参加した遊漁船5隻の船長は、自船に乗船する修学旅行生である釣り客に対し、出航前の畑港岸壁上において、船体動揺や乗船時の注意事項を説明するとともに、膨張式救命胴衣の装着状態を確認した後、乗船させていた。

本件遊漁に参加した本船及びD組合長が船長として乗り組んだ僚船(以下「僚船A」という。)ほか3隻の僚船は、海域移動の調整や緊急時においては、携帯電話で相互に連絡がとれるようにしていた。

本件遊漁は、A市に設置されたB協議会から船長が所属するD漁協が受託して実施したもので、本船及び僚船の釣り客は、修学旅行中のC校の生徒で、僚船4隻のうち1隻に引率教諭1人が同乗し、他の引率教諭1人が陸上で待機していた。

B協議会は、修学旅行の誘致、受け入れの対応等を目的として、A市観光協会、A市商工会、農業協同組合、漁業協同組合等の代表者から構成されていた。

B協議会の事務局は、A市の担当課内に置かれ、同課所属の担当職員が修学旅行を含む体験型教育旅行に関する業務を行っていた。

### 2.1.2 出航後から1回目の浸水までの経過

船長は、船体後部にある操船区画内の操縦スタンドの船尾側に立った状態で操船に当たり、釣り客5人は本船の前部甲板の両舷に分かれて甲板の上に腰を下ろしていた。(写真1及び図2参照)



写真1 本船（引揚げ時に撮影されたもの）

（D漁協提供）

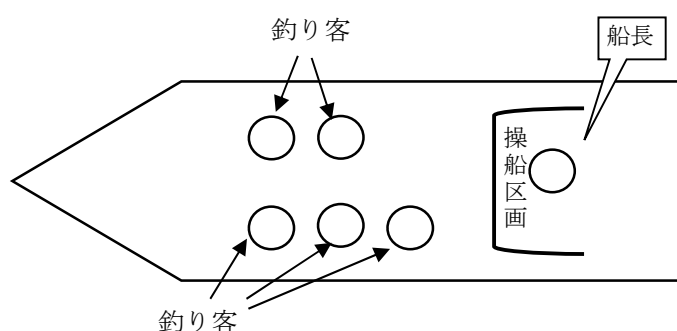


図2 船長及び釣り客の乗船位置

本船は、本件遊漁の実施海域に向け僚船4隻と一団となった状態で航行中、09時40分頃、船長が操船区画前に設置された機関室内から大きな異音を聞いた。

船長は、直ちに主機を停止し、操船区画前にあるハッチカバーを開けて機関室内をのぞき込んだところ、大量の海水が浸入していることを認めた。

船長は、機関室内の主機、配管及び推進器付近を確認したが、海水の浸入箇所を特定することはできなかった。この際、排気ガス等の臭いは感じなかった。

### 2.1.3 1回目の浸水から本件遊漁継続の判断までの経過

船長は、僚船AのD組合長に携帯電話で連絡し、機関室が浸水し主機を停止したこと、機関室に設置された電動ビルジポンプで排水を行うことを報告した。

船長は、排水を開始するとともに、本船が漂流しないようアンカー（錨）を入れ、僚船4隻も停船し、付近で待機した。

船長は、09時50分頃に電動ビルジポンプによる排水をやめ、機関室内を確認したところ、主機の下面近く（船底部から約15cm）まで浸水していたものの、更なる増水を認めなかった。

船長は、再びD組合長に連絡し、本件遊漁の継続可否について相談した。

船長及びD組合長は、これ以上、状態を悪化させないように停船し、錨泊していたが、船体傾斜や新たな浸水がなかったため、遠方からA市を訪れた生徒たちへの船釣り体験プログラムの機会創出を優先しようと考え、僚船による生徒らの帰航等を検討することなく、その場で錨泊したまま同プログラムを継続することとした。

また、本件遊漁終了後は、僚船で本船をえい航して帰航することとした。

船長及びD組合長は、B協議会の事務局に本船が浸水したこと及び船釣り体験プログラムを継続することを連絡しなかった。

釣り客5人は、船長の指導の下、前部甲板の両舷に分かれて立った状態で船釣りを開始した。

本件遊漁実施中、5隻の遊漁船は、互いに約100m以上の距離を離れていた。

(図4参照)

#### 2.1.4 2回目の浸水から沈没までの経過

釣り客5人は、船釣りを行っていたが、徐々に日差しが強くなったので、<sup>てんがい</sup>天蓋下で日差しの少ない船尾側に移動して船尾トリムが大きくなった状態で船釣りを継続した。(図3参照)

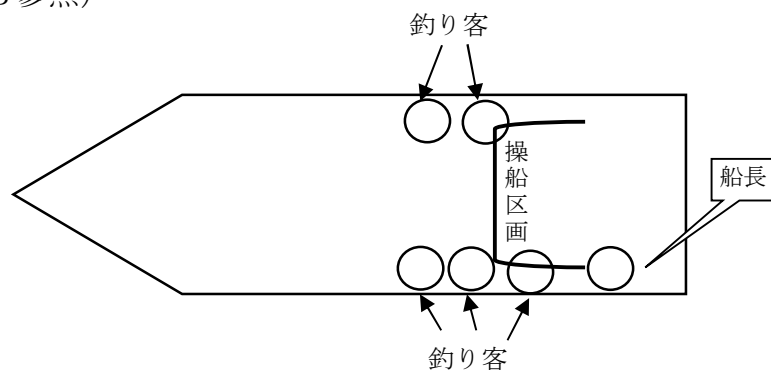


図3 釣り客5人が船尾側に移動した状況（釣り客の配置は概位）

船長は、後部甲板左舷側のバッテリー等を備えた船尾区画のハッチカバーの上に腰を下ろし、釣り客の<sup>さお</sup>竿に餌を付けるなどしていたところ、本船の舷端と海面とが出航時に比べて近くなっていることを認めた。

船長は、再び浸水した可能性があると考え、操船区画前にある機関室のハッチカバーを開けて機関室内をのぞき込んだところ、海水が主機の上面付近まで及んでいるのを認めた。

船長は、海水が流入している箇所が分からず、また、ビルジポンプでの排水が困難と考え、船尾部が徐々に海面下に沈下する中、直ちに釣り客5人を船首部に移動させ、付近にいた僚船AのD組合長に携帯電話で救助を要請した。

本船は、船尾側から海中に沈んでいったので、船長及び釣り客5人は、船首部の甲板上に立った状態で救助を待つことが難しくなり、船長が周囲の安全確認を行った後、順次、海に入り、互いに体を近づけた状態で救助を待ち、本船は、10時30分頃、船首部を海面上に残した転覆状態となった。（写真2参照）



写真2 浸水により船首部を海面上に残して転覆状態となった本船

（D漁協提供）

本事故の発生日時は、令和6年9月19日10時30分頃であり、発生場所は、畑港西防波堤灯台から130°（真方位、以下同じ。）1,100m付近であった。

（図4参照）

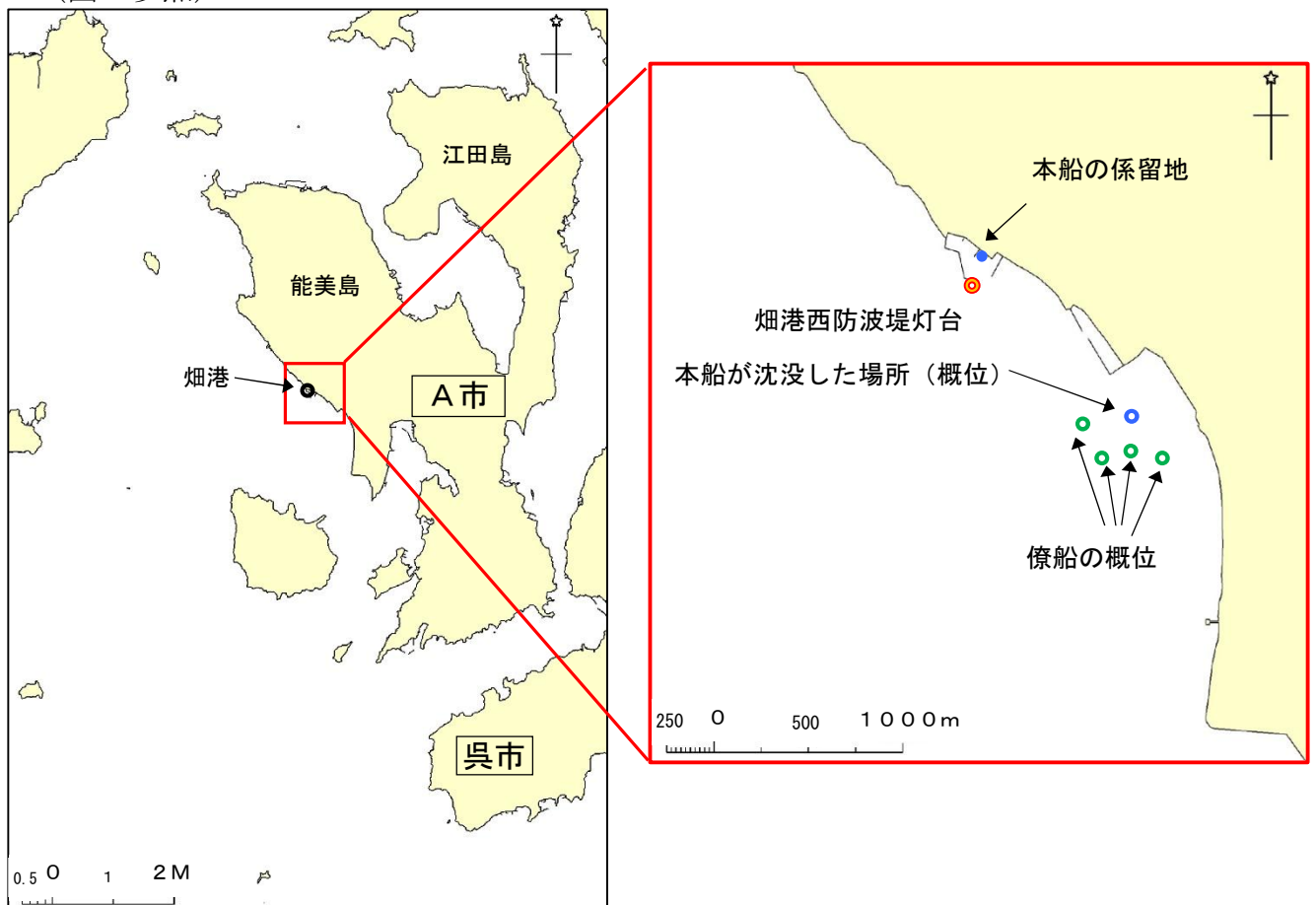


図4 事故発生場所概略図



### 2.1.5 救助後の経過

船長及び釣り客5人は、僚船Aに救助され、その後、畑港に戻り、他の3隻は本件遊漁を継続した。

D組合長は、畑港に帰航後、B協議会担当者に本事故の発生を連絡した。

僚船Aの定員は14人（船員2人、旅客12人）で、救助後は船員2人、旅客が15人となり、旅客定員を3人超過していた。

釣り客5人は、陸上で待機していた引率教諭により身体の異状の有無の確認が行われ、その後、D漁協の建物内で着替えを行い、他の生徒と共に、A市を離れ、修学旅行を継続した。

本船は、僚船Aによってえい航されて畑港に帰航し、その後D漁協の岸壁に引き揚げられた。（写真3及び写真4参照）

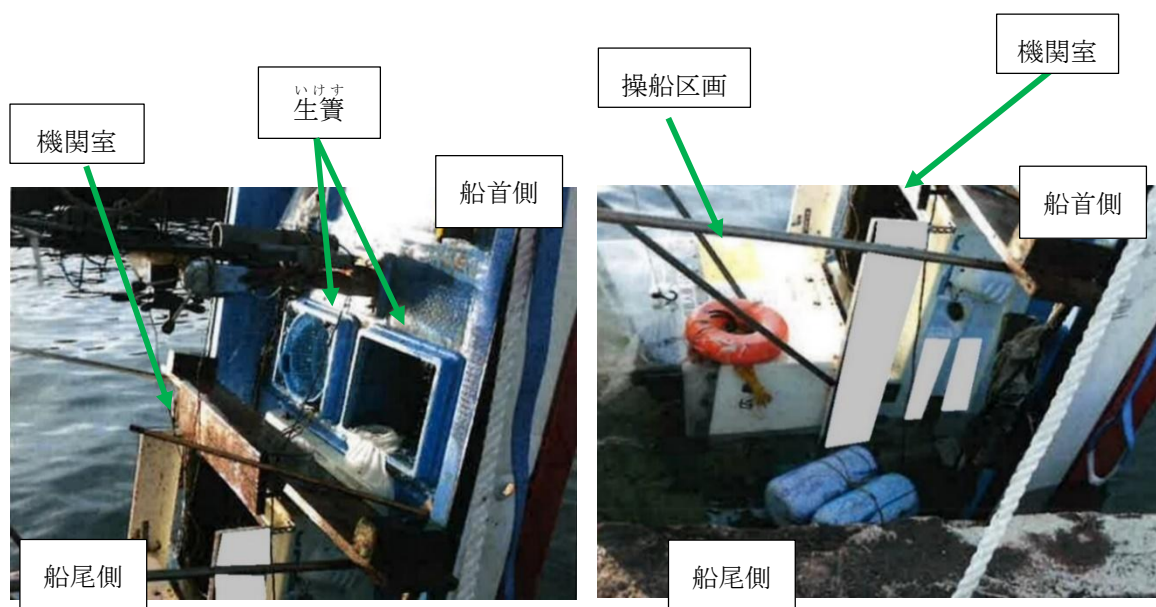


写真3、写真4 船首を上にして引き揚げられる本船の状況

（D漁協提供）

船長及びD組合長は、本船乗船者の畑港への帰航及び本船のえい航作業に気を取られており、海上保安庁に対する本事故発生の通報は、本船のえい航作業終了後となった。

B協議会は、本事故の発生を受け、本事故当日以降、船釣り体験プログラムの実施を一時的に中止した。

### 2.1.6 本事故後に判明した事項

本船は、本事故当日に引き揚げられ、その後、機関修理会社（以下「E社」という。）担当者によって主機等の状態確認が行われ、次のことが判明した。



- (1) 主機の防振ゴム4つのうちの1つが破断していた。
  - (2) 排気ゴムホースがF R P製の排気管に接続する部分で脱落していた。
  - (3) F R P製の排気管の前記脱落部で溶損の形跡が認められたが、排気ゴムホースは溶損等していなかった。
- (写真5及び写真6 参照)

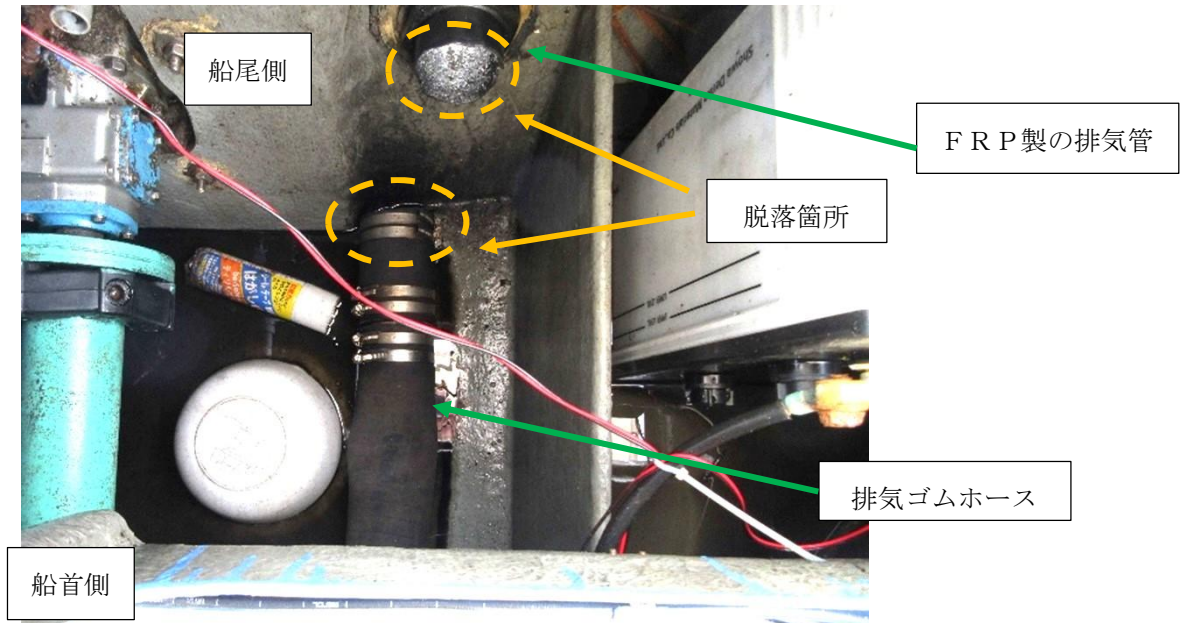


写真5 本事故後に確認された排気ゴムホース脱落の状況

(D漁協提供)

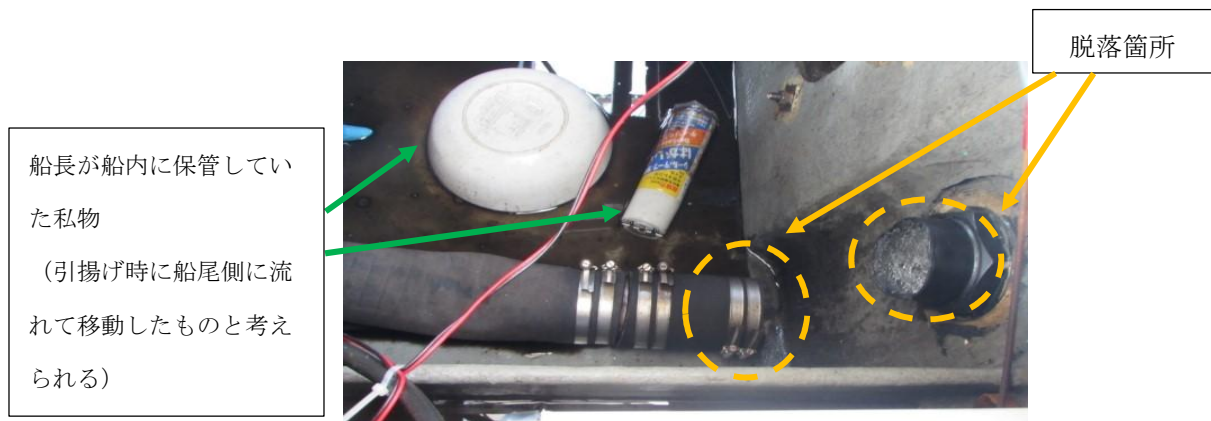


写真6 本事故後に確認された排気ゴムホース脱落の状況2

(B協議会提供)

## 2.2 人の負傷に関する情報

船長、B協議会担当者及びC校担当教諭の各口述によれば、船長及び釣り客5人に負傷者はなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長及びE社担当者の各口述並びにD漁協の回答書によれば、本船は、主機等に濡損を生じ、全損となった。

本船は、後日、廃船処理された。

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 年齢、操縦免許証

船長 61歳

二級小型船舶操縦士・特定

免許登録日 令和2年6月4日

免許証交付日 令和4年6月29日

(令和9年6月28日まで有効)

### (2) 船長の主な乗船履歴等

船長の口述によれば、次のとおりであった。

船長は、令和4年5月頃にそれまで所有していた船舶の代替船として船齢約36年の本船を購入し、令和4年7月に遊漁船業者登録を行った。

船長は、令和4年7月の遊漁船業者登録以降、年に数回、D漁協がB協議会から受託していた船釣り体験プログラムに参加し、修学旅行の生徒に遊漁を行わせていた。

船長は、ふだんは本船で刺し網漁を行っており、船釣り体験プログラムの遊漁以外で遊漁船業は行っていなかった。

### (3) 本事故当時、疲労は感じておらず、健康状態は良好で、視力は正常であった。

## 2.5 船舶に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

漁 船 登 録 番 号	HS3-36709
船舶検査済票の番号	第270-48302号
定 係 港	A市
船 舶 所 有 者	個人所有
総 ト ン 数	1.7トン
L r × B × D	6.40m×2.11m×0.74m
船 質	FRP
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	40.50kW
推 進 器	3翼固定ピッチプロペラ1個

進 水 年 月 日 昭和63年9月29日

船 舶 検 査 記 録 令和4年5月31日（本事故発生前で直近の受検記録）

最 大 搭 載 人 員 旅客9人、船員1人 合計10人

## 2.5.2 本船の機関等に関する情報

船長の口述並びにB協議会及びD漁協の回答書によれば、次のとおりであった。

### (1) 主機等に関する情報

主機の据付け部の4か所には防振ゴムが取り付けられており、本船製造者は防振ゴムについて、4年ごとの交換を推奨していた。

船長は、前の所有者から防振ゴムの交換時期等を聞いておらず、また、整備記録もなかったため、本船の購入時の防振ゴムの使用期間が分からなかった。

主機からの排気は排気ゴムホースを経由して船尾部のFRP製排気管端部の排気口（以下「排気口」という。）から水面上に排出される。排気ゴムホースとFRP製排気管とは金属製のバンドで固縛されていた。また、主機と排気ゴムホースとを繋<sup>つな</sup>ぐ鋼管は、主機側が海面より高い位置となるよう設置されていた。（図5参照）

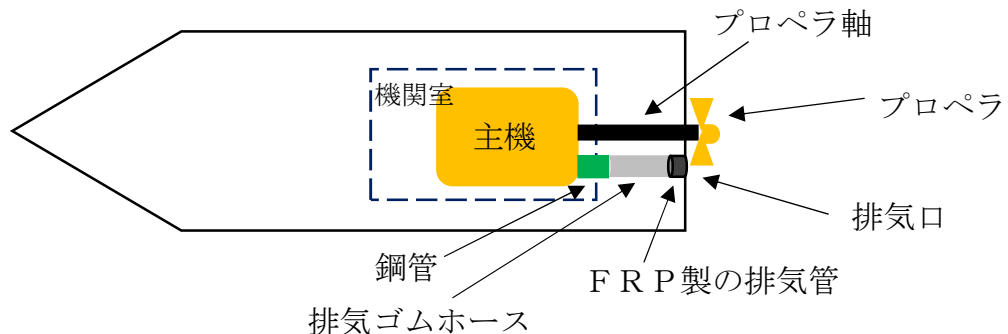


図5 排気ゴムホースの接続について（概要）

主機の冷却海水は、船底の海水吸入口から冷却海水ポンプで吸い上げられ、主機を冷却するために主機の内部を循環している清水の熱交換器を通った後、排気ゴムホースを経由して排気口から船外に排出される構造であり、排気ゴムホースが外れた場合、機関室内に主機の冷却海水がそのまま排出される。

本船の排気口は、内径が約10cmであり、停船している状態で、排気口の下端から上方に内径の5分の1程度が海面下にある状態であった。（写真7参照）



写真7 排気口の状況（本事故後に陸揚げされた際に撮影されたもの）

（B 協議会提供）

本船には、ビルジ高位警報装置は設置されておらず、また、船尾区画と機関室との間に隔壁はなかった。

(2) 機関の点検及び状態に関する情報

船長が本船に乗船していた約2年間において、主機等に不具合が発生したことはなかった。

船長は、本事故前日、本船で刺し網漁を行っており、その際の発航前及び帰航後の点検でも、機関及び船体に異状を認めなかった。

船長は、本事故当日、発航前の機関室及び船尾区画の点検時には浸水を認めておらず、その後、船底に衝撃を受けたり、浅所に乗り揚げたりしたこともなかった。

D漁協では、船釣り体験プログラムに参加させる漁協組合員に対し、日常点検及び発航前点検の徹底を促しており、本事故当日も、本件遊漁に参加する各船の船長は発航前点検を行っていた。なお、発航前点検において、排気口から冷却海水が問題なく排出されている状況を確認するとともに、本船の機関及び機器類に不具合又は故障はなく、浸水も認められなかった。

船長は、1回目の浸水を認めた際、機関室内の主機、配管、推進器等の確認を行ったものの、浸水箇所を特定できず、また、排水に注力していたことで、FRP製排気管と排気ゴムホースとの連結状態まで気が回らず、同箇所の確認は行っていなかった。

(3) 本船の航行時の状態に関する情報

本船は、半滑走型の船舶に一般的に見られる状態と同様に、航行する際には若干船尾が下がる傾向があり、本事故当時、畑港出航後の航行時も同様で

あった。

### 2.5.3 防振ゴムの破断及び排気ゴムホースの脱落に関する情報

E社担当者及び本船製造者担当者の各口述によれば、次のとおりであった。

- (1) 本船の機関室に設置された防振ゴムは、1つでも破断すると、主機の振動が大きくなり、特に主機が低速回転域で使用されると、その振動は更に大きくなる。
- (2) 防振ゴムが破断したことで主機が大きく振動し、排気ゴムホースが脱落することがある。
- (3) 船尾のFRP製排気管に繋がる排気ゴムホースが脱落した場合には、排気口から海水が浸入することがある。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象庁による気象観測値及び注意報

本事故発生場所の東北東約13.2kmに位置する呉地域気象観測所における本事故当時の観測値は、次のとおりであった。

時 刻 (時：分)	風			
	平 均		最 大 瞬 間	
	風 向	風速(m/s)	風 向	風速(m/s)
09：40	南西	1.7	西南西	2.1
09：50	南西	1.9	南西	2.2
10：00	南西	2.5	南西	3.1
10：10	南西	2.9	南西	3.6
10：20	南南西	2.8	南南西	3.1
10：30	南南西	2.5	南西	2.8

広島地方気象台によれば、本事故当時、A市には強風及び波浪に関する注意報は発表されていなかった。

### 2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、ふだんから出航前にA市周辺における気象及び波浪の状況を気象庁のウェブサイトを確認しており、本事故当時の天気は晴れ、視界は良好で、海上は平穏であった。

## 2.7 本事故発生海域に関する情報

船長、D組合長及びB協議会担当者の各口述によれば、本件遊漁は船舶に不慣れた修学旅行生を乗船させて実施するものであり、遊漁船側の判断で平穏な海域、かつ、陸岸から近い海域を選定していた。また、本事故発生海域は、当初選択した海域ではなかったものの、風波の影響を受けにくく、陸岸から近い海域であることを確認した上で本件遊漁を開始した。

## 2.8 本船の業務規程に関する情報

船長の口述及びD漁協の回答書によれば、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4条第2項第2号及び同条第3項に基づく遊漁船業の実施に関する規定に基づき、船長が広島県知事に遊漁船業者の登録申請した際に添付された本船の業務規程（以下「業務規程」という。）には、利用者の安全の確保を図るために必要な設備の整備等（第8条）、出航中止基準（第14条）、帰航基準（第15条）、海難その他の異常事態が発生した場合の対処及び体制（第17条）等が定められていた。

第15条及び第17条は、次のとおりであった。

### (1) 帰航基準

第15条 船長及び業務主任者は、別表7に定める帰航基準に達した場合又は自らの経験や気象及び海象等の予測情報等に基づき気象若しくは海象等の状況が悪化し利用者が危険になると予測される場合は、遊漁船を安全な場所に帰航させるまでに要する時間を考え、遊漁船を漁場から帰航させます。

（付表1 参照）

### (2) 海難その他の異常事態が発生した場合の対処及び体制

第17条 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、次のことを基本として、船長、業務主任者及び従業者が必要な措置を講じます。

- ① 人命の安全の確保を最優先とします。
- ② 事故の拡大防止のための措置を講じます。
- ③ 利用者の不安を除去するための措置を講じます。

2 船長及び業務主任者は、海難等が発生したときは、前項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、別表9に定める連絡方法により、速やかに海上保安機関その他の関係機関（以下「海上保安機関等」という。）に連絡をします。その後、連絡責任者に事故の

状況を連絡します。

(付表2 参照)

3 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します。

4 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第1号によって報告します。

本船の業務規程第17条第4項の遊漁船業法第19条に基づき報告する事項としては、衝突、乗揚のほか、転覆、滅失（沈没）等がある。

船長は、遊漁船業法第19条に基づく本事故に関する広島県知事への届出を行っていなかった。

## 2.9 本件遊漁の実施に関する契約等に関する情報

B協議会担当者及びD組合長の各口述並びにB協議会の回答書によれば、B協議会とD漁協において、本件遊漁の実施に関する契約が締結されており、委託業務（第1条）、事故発生時の対応（第8条）、受け入れの中止（第9条）等が定められていた。

契約では、B協議会を甲、D漁協を乙としており、第8条及び第9条は、次のとおりであった。

### (1) 事故発生時の対応

第8条 甲及び乙は、体験学習中の事件及び事故防止に努めるとともに、その発生に備えた緊急連絡体制を整備しておくものとする。

2 甲及び乙は、事件又は事故が発生した場合には、誠意をもって最大限の対応を行うものとし、救命措置、警察・消防への連絡等緊急を要する措置を直ちに講じるものとする。

3 甲及び乙は、前項に定める措置を行った場合、互いに講じた措置の内容を報告し、情報の共有を行うものとする。

### (2) 受け入れの中止

第9条 甲及び乙は、生徒の安全が確実に確保できる場合のみ体験学習の受け入れを実施するものとし、天候不順等により安全が確保できない場合は受け入れを中止する。

本件遊漁の実施可否については、船釣り体験プログラムを受託した漁協等が、これまでの知見に基づいて、実施海域の当日の気象及び海象が安全な遊漁に適しているかどうかで判断しており、同プログラムの実施の可否を判断するための明確な中止の基準及び条件は定められていなかった。



B協議会担当者によれば、B協議会は、本件遊漁の実施に際し、契約書に基づきB協議会関係者、地元警察署等の関係機関及び付近の医療機関を含む緊急連絡先を定め、たほか、遊漁船に乗船する生徒の名簿を作成し、D漁協側に渡していた。

D組合長によれば、本件遊漁を受託する上で、D漁協組合員のうち、遊漁船業者の登録を行っている組合員に口頭により対応可否を確認し、対応可能な組合員によって本件遊漁を実施することとしていた。

## 2.10 B協議会からC校への事前説明等に関する情報

B協議会担当者及びC校担当教諭の口述によれば、次のとおりであった。

### (1) C校担当教諭からの情報

① 修学旅行に船釣り体験プログラムを盛り込むことを決定し、旅行代理店を介して申込みを行ったが、B協議会から同プログラム実施に際してのリスク等の説明はなかった。

② 生徒は未成年であり、社会的経験も浅く安全意識が必ずしも高くない可能性があるため、事故等の状況や対応について十分に判断することが難しい場合が多く、特に校外活動である修学旅行中、引率及び監督する教員は生徒を監督する上でふだん以上の緊張感を求められるとの考えから、旅行代理店に対し、船釣り体験プログラムのリスクや事故発生時の免責の同意書などの有無を尋ねたが、旅行代理店からはA市が設置したB協議会が主催するものであり、しっかりしているとの説明を受け、リスクについて、それ以上の確認は行わなかった。

### (2) B協議会担当者からの情報

B協議会は、修学旅行を計画していたC校には、旅行代理店を通じてスケジュールやプログラムの内容を知らせていたが、本事故当日まで、C校担当教諭に対し、直接説明する機会を設けていなかった。

## 2.11 漁業体験等に関する情報

各地域の体験型修学旅行及び臨海学習（以下「修学旅行等」という。）での遊漁船による漁業体験実施団体担当者の口述、同団体のうち資料提供の協力を得られた団体の回答書及び水産庁が公表している水産基本計画によれば、次のとおりであった。

遊漁船による漁業体験は、地域活性化の目的等として各地で企画、実施されている。

また、令和4年3月に閣議決定された水産基本計画によれば、「海業<sup>うみぎょう</sup><sup>\*1</sup>による漁村

<sup>\*1</sup> 「海業」とは、海や漁村の地域資源の価値や魅力を活用する事業で、漁業体験活動や地場の水産物を提供する食堂の運営などをいう。（水産基本計画及び漁港漁場整備長期計画による）

[https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/r05\\_h/trend/1/t1\\_f.html](https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/r05_h/trend/1/t1_f.html)

の活性化」を掲げ、これに基づき、水産庁では漁業利用との調和を図りつつ地域資源と既存の漁港施設を最大限に活用し、水産業と相互に補完し合う産業である海業を育成し根付かせることによって、地域の所得と雇用の機会の確保に取り組んでいる。具体的には、各地区、漁業協同組合等による海業の事業化及び取組に対する実施支援を行っている。

そうした中、近年、修学旅行等のプログラムの一つとして、船釣り体験や洋上生簀を訪れる養殖業体験、漁業者による海上ツアーなど（以下「遊漁船による漁業体験」という。）が地域活性化の手段として各地で実施されている。

遊漁船による漁業体験は、東北地方（宮城県南三陸町）、関東地方（千葉県館山市）、北陸地方（新潟県佐渡市）、東海地方（愛知県南知多町）、近畿地方（和歌山県串本町）、中国地方（広島県A市）、四国地方（徳島県牟岐町、高知県須崎市）、九州地方（長崎県松浦市）等があり、数多くの地域で実施されている。

また、遊漁船による漁業体験といった修学旅行等へのプログラムを企画、実施している地域のうち、多くの地域では委託者と受託者との間で事前協議を行い、漁業体験を行う海域、プログラム中止の基準及び条件（波高0.5m以上、風速8m/s以上、感染症の拡大懸念時等）を明確に定めており、また、警戒艇を手配している地域や受託事業者へのリスクマネジメント研修を実施している地域もあった。

なお、B協議会及びD漁協においては、本件遊漁の企画、実施に際し、2.9に記載のとおり中止の基準及び条件は設けておらず、また、本件遊漁の実施に際して想定される事故に対する事前検討やリスク評価はなく、事故防止対策や事故発生時の救助体制といった具体的な対応策についても策定されていなかった。

## 2.1.2 遊漁船業法に関する情報

昭和63年、遊漁船の利用者の安全の確保等を目的に施行された遊漁船業法に、遊漁船業者に対する責務等が定められ、令和6年4月には、遊漁船における死傷事故の増加<sup>\*2</sup>や遊漁船業における漁場の適正利用の重要性が増していることを踏まえ、「遊漁船業の適正化に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、より安全な遊漁船業の実施が求められている。

なお、遊漁船業法の適用の対象は、遊漁船業者であり、遊漁船による漁業体験を企画、実施する団体等（以下「遊漁船による漁業体験実施団体等」という。）には適用

---

<sup>\*2</sup> 水産庁によると、遊漁船業における死傷者数について、平成24から平成28年までの5年間は「平均32.3人/年」であったが、平成29年から令和3年までの5年間は「平均46.4人/年」に増加している。

（水産庁資料：遊漁船業の適正化に関する法律の一部を改正する法律の概要による）

<https://www.jfa.maff.go.jp/j/enoki/yugyo/what/attach/index.html>

されない。

### 2.1.3 遊漁船の事故等の発生状況、原因及び再発防止策に関する情報

運輸安全委員会が平成21年から令和7年3月までに公表した船舶事故等調査報告書によれば、次のとおりであった。

遊漁船（瀬渡船を含む）の事故等は776件で、これらの事故のうち、他船との衝突が約50%、乗揚及び岸壁等への衝突が約21%、死傷が約10%、機関故障等による運航不能が約8%、浸水・転覆・沈没が約4%等となっている。

他船との衝突の原因は、見張りに関するものが多く、再発防止策としては、常時適切な見張りの実施が挙げられている。

乗揚及び岸壁等への衝突の原因は、水路調査、船位の確認等に関するものであり、再発防止策としては、出航前の最新海図及び水路通報による浅所等の把握や航海計器等を活用した船位の確認が挙げられている。

死傷の原因は、落水、船体動揺による転倒などに関するものが多く、再発防止策としては、救命胴衣の着用及び着用状態の確認の徹底並びに船体動揺を軽減するための操船及び船体動揺による乗客等への危険が予想される場合の船体中央部より後方への移動が挙げられている。

機関故障等による運航不能の原因は、主機等消耗品の推奨交換期間の超過による主機の冷却不良により発生していることが多く、再発防止策としては、定期的な点検・整備の実施や消耗品の交換が挙げられている。

浸水・沈没の原因は、事前の点検に関するものや冷却水系統、排気系統等の配管の劣化や脱落に関するものが多く、再発防止策としては、発航前点検の十分な実施及び定期的な排気管等の点検、交換等が挙げられている。

なお、遊漁中の事故等ではないが、運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、修学旅行関連の事故は4件発生しており、そのうち、令和2年11月に香川県坂出市羽佐島北西方沖で発生した修学旅行中の児童及び引率教員等計60人を乗船させた旅客船による乗揚事故では、旅客4人が負傷し、乗船者全員が海に入って救助を待つ事態となった。

当該事故においては、船長の修学旅行生への気遣いに近い思い付きが、当初計画を変更させ、児童等の安全面を軽視した行動に繋がる要因の一つとなっていた。

また、水路調査によって障害物を把握した上で航海計画を立案すること、航行予定水域の事前の水路調査を行っていない場合、急な思い付きによりむやみに航行予定経路を変更しないこと、GPSプロッターを活用して船位の確認を行うこと等の再発防止策が挙げられている。

## 3 分 析

### 3.1 事故発生状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1.1～2.1.4 から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客であるC校の修学旅行生5人を乗せ、僚船4隻と共に、令和6年9月19日09時35分頃、本件遊漁の目的で畑港を出航し、本件遊漁の実施海域に向け航行中、09時40分頃、操船区画前に設置された機関室内から大きな異音がした。
- (2) 船長は、主機を停止し、操船区画前にあるハッチカバーを開けて機関室内をのぞき込んだところ大量の海水が浸入しているのを認め、僚船Aに乗り組んでいたD組合長に携帯電話で連絡し、排水を開始するとともに、本船が漂流しないようアンカー（錨）を入れた。
- (3) 船長は、09時50分頃に電動ビルジポンプによる排水をやめ、機関室内を確認したところ、主機の下面近くまで浸水していたものの、更なる増水を認めなかったため、D組合長と本件遊漁の継続可否について相談し、これ以上、状態を悪化させないよう停船し、錨泊していたが、船体傾斜や新たな浸水がなかったため、遠方からA市を訪れた生徒たちへの船釣り体験プログラムの機会創出を優先しようとの考えから、僚船による生徒らの帰航等を検討することなく、その場で錨泊したまま同プログラムを継続した。
- (4) 船長は、釣り客5人に本船の前部甲板の両舷に分かれて船釣りを行わせていたが、徐々に日差しが強くなったため、天蓋下で日差しの少ない船尾側に移動させて船釣りを継続し、その後、船長は、後部甲板左舷側のハッチの上に腰を下ろし、釣り客の竿に餌を付けるなどしていたところ、本船の舷端と海面とが出航時に比べて近くなっていることを認めた。
- (5) 船長は、再び浸水した可能性があると考え、ハッチカバーを開けて機関室内をのぞき込んだところ、海水が主機の上面付近まで及んでいるのを認めたものの、海水が流入している箇所が分からず、また、ビルジポンプでの排水が困難と考え、船尾部が徐々に海面下に沈下する中、直ちに釣り客5人を船首部に移動させ、付近にいた僚船AのD組合長に携帯電話で救助を要請した。
- (6) 本船は、船尾側から海中に沈んでいったため、船長及び釣り客5人は、船首部に立った状態で救助を待つことが難しくなり、船長が周囲の安全確認を行った後、順次、海に入り、互いに体を近づけた状態で救助を待ち、本船は、10時30分頃、船首部を海面上に残した転覆状態となった。

### 3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1.4 から、本事故の発生日時は、令和6年9月19日10時30分頃であったものと考えられる。

2.1.4 から、発生場所は、畑港西防波堤灯台から130° 1,100m付近であったものと考えられる。

### 3.1.3 負傷者の状況

2.2 から、船長及び釣り客5人に負傷者はなかったものと考えられる。

### 3.1.4 船舶の損傷の状況

2.3 から、主機等に濡損を生じ、全損となったものと推定される。

## 3.2 事故要因の解析

### 3.2.1 乗組員の状況

2.4 から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有しており、本事故当時、健康状態は良好であったものと考えられる。

### 3.2.2 気象及び海象の状況

- (1) 2.6.1 から、A市には、強風及び波浪に関する注意報は発表されておらず、本事故当時、平均風速約2.5m/sの南南西風が吹き、瞬間的に風速約2.8m/sの南西風が吹いていたものと考えられる。
- (2) 2.6.2 から、本事故当時、天気は晴れ、視界は良好で、海上は平穏であったものと考えられる。

### 3.2.3 機関及び機関室への浸水に関する状況

2.1.3、2.1.6、2.5.2 及び 2.5.3 から、次のとおりであった。

- (1) 本船は、排気ゴムホースが脱落したことから、主機の冷却海水が排気ゴムホースの先端から機関室内に排出されたことや、船尾のFRP製排気管に繋がる排気ゴムホースが脱落した状態で、船尾トリムで航行したことにより、排気口の一部又は全部が水没し、船尾区画及び機関室に浸水したものと考えられる。
- (2) 本船は、機関室内に設置されていた主機の4つの防振ゴムのうち1つが破断し、主機が大きく振動する等して、排気ゴムホースが脱落した可能性があると考えられるが、船長は排気ゴムホースの脱落する状況を見ておらず、ま

た、引揚げ後、すぐに廃船処理されており、排気ゴムホースの脱落に至った状況を明らかにすることはできなかった。

- (3) 船長は、1回目の浸水を認めた際、機関室内の主機、配管、推進器等の確認を行ったものの、浸水箇所を特定できず、また、排水に注力していたことで、FRP製排気管と排気ゴムホースとの連結状態まで気が回らず、同箇所の確認は行っていなかったものと考えられる。
- (4) 本船は、船長が停船させ排水した後、主機の停止により冷却海水の機関室内への更なる排出がやむとともに、停船したことによって船尾トリムが小さくなり、排気口が海面上に出て、浸水が止まったものと考えられる。
- (5) 本船は、錨泊しながら遊漁中に釣り客5人が船尾に移動したことから、船尾トリムが大きくなり、再び排気口から浸水が始まり、大量の海水が船尾区画及び機関室に浸入して、沈没したものと考えられる。

#### 3.2.4 船長及びD組合長の事故対応等に関する状況

2.1.2、2.1.3、2.1.5、2.8及び2.9から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 船長は、本船が浸水により運航不能となり、また、本船の浸水箇所の確認を試みたところ、同箇所を明らかにすることができなかったものの、排水後に船体傾斜や新たな浸水がなく、遠方からA市を訪れた生徒たちへの船釣り体験プログラムの機会創出を優先しようと考えたことから、帰航することなく本件遊漁を継続した。
- (2) 船長は、本船内に浸水があり、浸水箇所等を特定することができなかった段階で、業務規程に基づき、人命の安全の確保を最優先とし、事故の拡大防止のための措置等を講じ、定められた連絡方法で、速やかに海上保安機関等に連絡する必要があった。
- (3) D組合長は、本件遊漁の受託責任者であり、本船の浸水後、排水により浸水が止まった状況で、船長から本件遊漁の継続について相談を受けた際、船長に本件遊漁を直ちに中止させ、B協議会の事務局に本事故の発生を報告する必要があった。
- (4) 船長は、本船が沈没する際、D組合長に救助を要請し、D組合長が、僚船Aで船長及び釣り客5人を救助したが、僚船Aは救助を目的とした緊急時の対応ではあったものの、定員超過の状態となった。
- (5) D漁協、本船及び僚船の船長は、本件遊漁の実施に際して想定される事故のリスク評価を事前に行い、浸水が発生した場合は本件遊漁を取りやめる等の中止の基準及び条件を定めるとともに、被害拡大の防止を目的に救助艇を

準備するといった救助体制等を確立した上で、B協議会と協議しておく必要があった。

- (6) 船長は、本事故について、遊漁船業法第19条に基づく報告を広島県知事に届け出なければならなかった。

### 3.2.5 B協議会の安全対策に関する状況

2.9～2.12から、B協議会及びD漁協との間の契約書においては、本件遊漁の実施に際して想定される事故のリスク評価を行っておらず、本件遊漁を中止する必要がある事象や事故が発生した場合の救助方法等を明確に定めていなかったことから、あらかじめ本件遊漁の実施海域に、救助手順を定めた救助艇を配置しておくこともなく、本船が浸水した際、船長及びD組合長のみの判断で本件遊漁が継続され、また、本船が沈没した際、定員超過の状態で僚船Aによる救助が行われたものと考えられる。

### 3.2.6 修学旅行等での漁業体験等の状況

2.11から、次のとおりであった。

- (1) 地域活性化の目的等として各地で遊漁船による漁業体験が企画、実施されているが、令和4年3月に閣議決定された水産基本計画によれば、「海業による漁村の活性化」が掲げられている。

これは、漁業利用との調和を図りつつ地域資源と既存の漁港施設を最大限に活用し、水産業と相互に補完し合う産業である海業を育成し根付かせることによって、地域の所得と雇用の機会の確保に繋がるよう、各地区、漁業協同組合等による海業の事業化推進を目的としたものである。

これらのことから、遊漁船による漁業体験を実施する地域等は更に増加するものと見込まれる。

- (2) 修学旅行等において、遊漁船による漁業体験が取り入れられており、今後とも、引き続き、取り入れられていくものと考えられる。
- (3) また、遊漁船による漁業体験を修学旅行等のプログラムとして企画、実施している地域においては、多くの地域では委託者と受託者との間で事前協議を行い、漁業体験を行う海域、プログラムの中止の基準及び条件（波高0.5m以上、風速8m/s以上、感染症の拡大懸念時等）を明確に定めており、また、警戒艇を手配している地域や受託事業者へのリスクマネジメント研修を実施している地域もあった。

### 3.2.7 遊漁船の事故等の発生状況、原因、再発防止策等に関する解析



2.13から、次のとおりであった。

- (1) 運輸安全委員会が平成21年から令和7年3月までに船舶事故等調査報告書を公表した遊漁船（瀬渡船を含む）の事故等は776件で、これらの事故のうち、他船との衝突が約50%、乗揚及び岸壁等への衝突が約21%、死傷が約10%、機関損傷等による運航不能が約8%、浸水・転覆・沈没が約4%等となっていた。
- (2) これら衝突、乗揚等の再発防止策として、適切な見張りの実施、水路調査の実施、機関等の点検等が挙げられている。
- (3) なお、遊漁中の事故等ではないが、令和2年11月に香川県坂出市羽佐島北西方沖で発生した修学旅行中の児童及び引率教員等計60人を乗船させた旅客船による乗揚事故では、旅客4人が負傷し、乗船者全員が海に入って救助を待つ事態となった。

事故の背景には、船長の気遣いに近い思い付きが、当初計画を変更させ、児童等の安全面を軽視した行動に繋がる要因の一つとなっていた。

当該事故については、水路調査によって障害物を把握した上で航海計画を立案すること、航行予定水域の事前の水路調査を行っていない場合、急な思い付きによりむやみに航行予定経路を変更しないこと、GPSプロッターを活用して船位の確認を行うこと等の再発防止策が挙げられている。

また、船長の修学旅行生への気遣いに近い思い付きが、当初計画を変更させ、児童等の安全面を軽視した行動に繋がる要因の一つとなっており、本事故における船長及びD組合長の現場での判断に類似した感覚によるものと捉えることができるものと考えられる。

### 3.2.8 修学旅行等で遊漁船による漁業体験を実施する者の安全対策に関する解析

2.9～2.12から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 修学旅行等で遊漁船による漁業体験に参加する児童生徒は未成年であり、社会的経験も浅く安全意識が必ずしも高くない可能性があることから、事故時に適切な判断や対応が難しく、成人による支援が必要であるが、修学旅行等での漁業体験では、多数の未成年者に対して成人が少なく、十分な支援を受けることが難しい状態となることから、事故の未然防止策の強化、事故時の救助体制の充実など、一層の安全対策が必要となる。
- (2) 地域活性化の目的等として各地で遊漁船による漁業体験が企画、実施されており、また、水産庁による海業の推進からも、こうした漁業体験は更に増加することが見込まれる。
- (3) 遊漁中の安全確保は、遊漁船業者が負うものであり、遊漁船業者は、業務

規程を基本としつつ、未成年者である修学旅行等の児童生徒が多数乗船する場合は、あらかじめリスク評価を行い、事故防止対策、救助体制等について一層の安全対策を講ずる必要がある。

- (4) 修学旅行等での遊漁船による漁業体験実施団体等には、遊漁船業法は適用されないと考えられるものの、漁業体験を実施する主催者として、遊漁船業者と連携・協力する必要がある。

### 3.2.9 事故発生に関する解析

3.1.1、3.2.3、3.2.4 及び 3.2.5 から、次のとおりであった。

- (1) 本船は、排気ゴムホースが脱落したことから、主機の冷却海水が排気ゴムホースの先端から機関室内に排出されたことや、船尾トリム状態で航行していたことにより、排気口の一部又は全部が水没し、船尾区画及び機関室に浸水したが、その後、船長が本船を停船させて排水した後、主機の停止により冷却海水の機関室内への更なる排出がやむとともに、船尾トリムが小さくなり、排気口が海面上に出たことで、浸水が止まったものと考えられる。

船長は、機関室内の主機、配管、推進器等の確認を行ったものの、浸水箇所を特定できず、また、排水に注力していたことで、FRP製排気管と排気ゴムホースとの連結状態まで気が回らず、同箇所の確認は行っていなかったものと考えられる。

- (2) 船長は、本件遊漁の継続可否についてD組合長と相談し、船体傾斜や新たな浸水がなかったのを、遠方からA市を訪れた生徒たちへの船釣り体験プログラムの機会創出を優先しようと考え、僚船による生徒らの帰航等を検討することなく、その場で錨泊したまま同プログラムを継続することとしたものと考えられる。

- (3) 本船は、機関室内に設置されていた主機の4つの防振ゴムのうちの1つが破断し、主機が大きく振動する等して、排気ゴムホースが脱落した可能性があると考えられるが、船長は排気ゴムホースの脱落する状況を見ておらず、また、引揚げ後、すぐに廃船処理されており、排気ゴムホースの脱落に至った状況を明らかにすることはできなかった。

- (4) 釣り客5人は、船釣りを行っていたが、徐々に日差しが強くなったので、天蓋下で日差しの少ない船尾側に移動したのと考えられる。

- (5) 本船は、錨泊しながら遊漁中に釣り客5人が船尾に移動したことから、船尾トリムが大きくなり、再び排気口から浸水が始まり、大量の海水が機関室に浸入して、沈没したのと考えられる。

- (6) D組合長は、本件遊漁の受託責任者であり、本船の停船と浸水後に浸水が

止まった状況で、船長から本件遊漁の継続について相談を受けた際、船長に本件遊漁を直ちに中止させ、B協議会の事務局に本事故の発生を報告する必要があったものと考えられる。

## 4 原因

### 4.1 本事故の原因

本事故は、本船が、能美島西方沖を航行中、排気ゴムホースが脱落したため、主機の冷却海水が排気ゴムホースの先端から機関室内に排出されたことや、一部が海面下に没水していた排気口から海水が船尾区画に浸水し、同区画を通じて機関室にも浸水したものと考えられる。

### 4.2 被害の原因

本船が沈没したのは、船尾区画及び機関室の海水を排水した後、船長が浸水の原因を明らかにすることなく本件遊漁を継続したため、錨泊して本件遊漁を実施中に、釣り客の移動により水面下に没水した排気口から船尾区画及び機関室に大量の海水が浸入したことによるものと考えられる。

船長が本件遊漁を継続したことについては、多数の未成年者が乗船した場合にはより一層の事故発生防止が必要であるとの認識が乏しく、遠方からA市を訪れた生徒たちへの船釣り体験プログラムの機会創出を優先しようと考えたことによるものと考えられる。

## 5 再発防止策

### 5.1 必要と考えられる再発防止策

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。

#### (1) 浸水に関する再発防止策

- ① 遊漁船の船長は、発航前点検等に加えて、船体内部への浸水の可能性がある排気ゴムホース、海水取入口、主機海水冷却管等を定期的に点検し、異状がある場合は、交換又は修理すること。
- ② 遊漁船の船長は、浸水等による船体や機関の異状を認めた場合、人命の安全の確保を最優先とし、直ちに遊漁を中止する等の被害の拡大防止のための

措置等を講じ、速やかに海上保安機関等に連絡すること。

- ③ 遊漁船の所有者は、自船の機関室内にビルジ高位警報装置を設置することが望ましい。

(2) 児童生徒が乗船する遊漁船での安全対策

多数の修学旅行等の児童生徒が乗船する遊漁船における安全対策の一層の向上に役立つ事項として、次のことが考えられる。

① 遊漁船業者の安全対策

a 遊漁の海域等の設定、事故の想定、救助体制の確立等

- (a) 遊漁船業者は、安全で、かつ、事故等が発生した場合に直ちに帰航、避難できることを考慮して、遊漁する海域を設定すること。
- (b) 遊漁船業者は、遊漁する海域で発生する可能性のある事故を想定し、事故防止の対策、事故が発生した際の救助体制等を検討すること。

例えば、想定される事故、事故防止の対策は、次のとおりである。

他船との衝突	航行船舶の少ない海域で遊漁を行う、他の船舶が多数航行する付近での遊漁は避ける等
乗揚	岩礁等が存在しない海域で遊漁を行う、岩礁等が存在する海域で遊漁する場合は、GPSプロッター等を装備し、遊漁中は船位と岩礁等の位置を確認し、当該岩礁等から一定の距離を確保する等
死傷	救命胴衣の適正な着用状態の確認を徹底する、船体動揺を軽減するための操船を行う、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等
浸水、火災、機関故障等	発航前点検を十分に行うとともに定期的に電路の点検、排気管等の点検を行う、ビルジポンプ、消火装置の増設等

これらの事故が発生した場合、全員が退船する可能性があるので、救助艇を準備すること。

- (c) 遊漁船業者は、業務規程の発航中止基準、帰航基準等にかかわらず、修学旅行等の児童生徒の一層の安全確保を考慮した気象海象の中止基準、機関故障等の中止の条件を定めるとともに、出航前及び遊漁実施中も気象海象に関する情報収集を行い、定めた中止基準に達しているか否かを継続的に確認すること。
- (d) 遊漁船業者は、修学旅行等で漁業体験を行う学校又は遊漁船による漁業体験実施団体等に対して、遊漁の海域、中止の基準及び条件、救助体

制等について説明し、同意を得ること。

b 出航前の安全対策

- (a) 遊漁船業者は、発航前点検において、電路、排気管、排気ゴムホース、海水取水口、主機海水冷却管等を点検し、異状がないことを確認すること。
- (b) 遊漁船業者は、発航前に、修学旅行等の児童生徒に対して、乗船中の注意事項を説明して遵守するよう要請し、救命胴衣を適正に着用しているかを確認すること。
- (c) 遊漁船業者は、修学旅行等の児童生徒を乗船させて遊漁する旨を海上保安庁、警察等に事前に情報共有することが望ましい。

c 出航後の安全対策

- (a) 遊漁船業者は、航行中及び遊漁中、周囲の見張りを適切に行うとともに、児童生徒の行動を監視し、転落のおそれ等がある時は注意する等安全確保に努めること。
- (b) 遊漁船業者は、出航後、船体又は機関に不具合が生じ、復旧ができない場合、直ちに遊漁を中止し、帰航又は避難すること。
- (c) 遊漁船業者は、事故等が発生した場合、釣り客の安全確保に努め、関係機関への通報、学校への連絡等を行うこと。

② 遊漁船による漁業体験実施団体等の安全対策

遊漁船による漁業体験実施団体等は、① a について、遊漁船業者と共に、遊漁の海域、事故防止対策、救助体制等を決定すること。

遊漁船による漁業体験実施団体等は、決定した遊漁の海域等について修学旅行等を実施する学校等に説明し、同意を得ること。

遊漁船による漁業体験実施団体等は、遊漁船業者と調整の上、多数の修学旅行等の児童生徒を乗船させて遊漁する旨を海上保安庁、警察等に事前に情報共有することが望ましい。

## 5.2 事故後に講じられた事故等防止策

B協議会は、本事故の発生を受け、海上保安庁及び関係事業者の協力を得た上で、漁業体験の実施時の安全管理体制に関する検討を行い、以下に概要を示す「釣り体験受け入れマニュアル」を策定し、同マニュアルを用いて船釣り体験を含む漁業体験を実施する遊漁船業者に対し、安全管理や中止基準の説明を実施した。

釣り体験受け入れマニュアルの概要

- ① 船釣り体験出発前の確認事項の明確化
- ② 遊漁船の船長が実施する発航前検査チェックリストの策定

- ③ 中止基準の設定（浸水を含む）
- ④ 船釣り体験実施海域の設定
- ⑤ 体験中の注意事項の明確化
- ⑥ 事故発生時の対応フローの設定

### 5.3 今後必要とされる事故等防止策

運輸安全委員会は、本事故の調査結果を踏まえ、同種事故の再発防止及び被害の軽減に資するため、各都道府県を通じて、遊漁船業者及び遊漁船による漁業体験を企画、実施する地方公共団体等に本報告書の内容を周知することについて、水産庁に協力を依頼する。

# 付表 1 本船の業務規程別表 7 の写し (抜粋)

**別表 7 出航中止基準及び帰航基準**

出航中止基準	出航の可否の判断は、以下の方法により行います。(該当に○)							
	(○) 単独の判断	( ) 団体による判断						
帰航基準	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上警報（風、霧等）、波浪警報、津波警報・注意報の発令中</li> <li>出航地の波高 <table border="1" data-bbox="662 723 866 757"><tr><td>2</td><td>m以上</td></tr></table></li> <li>出航地の風速 <table border="1" data-bbox="662 757 866 790"><tr><td>10</td><td>m以上</td></tr></table></li> <li>出航地の視程 <table border="1" data-bbox="662 790 866 824"><tr><td>500</td><td>m未満</td></tr></table></li> <li>落雷のおそれがあるとき</li> <li>事業者、船長又は業務主任者のうち、いずれか1名でも危険と判断したとき</li> <li>その他 ( )</li> </ul>		2	m以上	10	m以上	500	m未満
2	m以上							
10	m以上							
500	m未満							
	<p>出航中止の判断は、以下のとおり行います。</p> <p>①出航中止を判断する団体名 <table border="1" data-bbox="963 584 1401 618"><tr><td> </td></tr></table></p> <p>②上記団体の代表者、連絡先</p> <table border="1" data-bbox="963 651 1401 757"> <tr> <td>代表者</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>連絡先</td> <td> </td> </tr> </table> <p>③団体の構成員の氏名又は名称及び登録番号 別紙1のとおり</p> <p>④出航中止の判断の方法 別紙2のとおり</p>			代表者		連絡先		
代表者								
連絡先								



付表 2 本船の業務規程別表 9 の写し (抜粋)

別表 9 事故発生時等の連絡方法

連絡手段 (携帯電話)

連絡手段 (携帯電話)

連絡手段 (携帯電話)

電話

電話

海上保安機関 (Tel : 118)  
警察機関 (Tel : 110)  
救急機関 (Tel : 119)

連絡責任者※ :  
(Tel : )  
(e-mail : )

利用者の自宅  
最寄りの医療機関

広島県担当部署等  
(Tel : )  
(Fax : )  
(e-mail : )

※業務主任者の連絡手段 (携帯電話がある場合)

業務主任者の氏名	電話番号 メールアドレス

船長の氏名	電話番号 メールアドレス

※遊漁船の連絡手段 ( ) 業務用無線、( ) 衛星電話、(○) その他 (携帯電話)  
(該当に○)

※連絡責任者：営業中は陸上にいて洋上の船長及び業務主任者と常に連絡が取れる者。

※連絡責任者の電話番号について、携帯電話があれば優先して記載する。

※連絡手段の通信設備は、船の種類や航行区域等に応じて国土交通省が定める要件に適合するもの。

(別表 9 の引用に際し、個人情報及び具体的な組織名・連絡先は加工した。)