

「船で釣りを楽しむために！」 “プレジャーボートの事故防止に向けて”



運輸安全委員会事務局 横浜事務所

平成 27 年 3 月

目次

はじめに	1
1. 発生状況	2
対象海域、事故等種類、発生月、発生時刻、天気、死傷者	
2. 事故等種類別の状況	5
<衝突><転覆><乗揚、施設等損傷、衝突(単)>	
3. 再発防止に向けて	11

はじめに

近年、レジャーとして、遊漁船、モーターボート、ミニボートなどを利用しての釣りが盛んに行われています。

釣り人自身が船長となってモーターボートなどを運航する場合、釣りを楽しむと同時に、安全な航行が基本となりますが、釣りをすることに気を取られての衝突、乗揚などの事故が多発しています。

運輸安全委員会事務局横浜事務所は、房総半島沿岸、東京湾及び三浦半島沿岸において発生した、釣りを目的とするモーターボート、ミニボート及び手漕ぎボート等のプレジャーボートが関係した船舶事故等 22 件について、その発生状況をまとめました。

本資料を、プレジャーボートの事故を防止し、船を利用しての釣りを安全に楽しむための一助として活用いただければ幸いです。

発生状況

対象海域

運輸安全委員会のホームページに掲載している船舶事故等ハザードマップから、関東近郊で発生した事故のうち、釣りを目的としたプレジャーボートによる事故の発生状況を見てみます。

(2011(平成23)年10月～2014(平成26)年9月の3年間に横浜事務所が公表したもの。本資料では、これらの釣りを目的としたプレジャーボートを「釣り船」と呼びます。)



地図上に表示されたマークの種類は以下のとおりです。

- | | | | |
|----|----|-------|-----|
| 衝突 | 乗揚 | 転覆・沈没 | その他 |
| | | | |

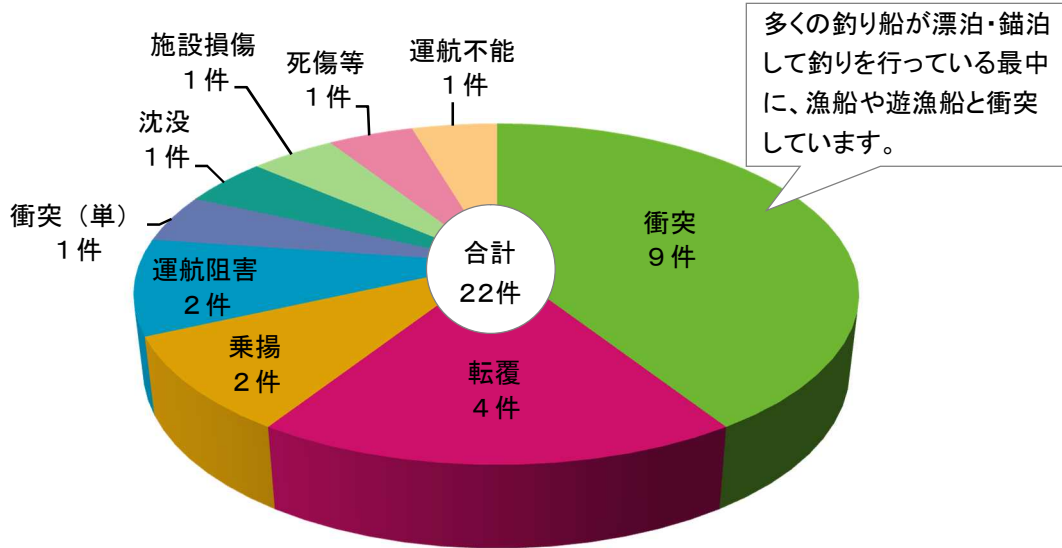
※運輸安全委員会ホームページ『船舶事故ハザードマップ (<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>)』より

運輸安全委員会では、ウェブサイト上に船舶事故ハザードマップを公開しています。

ハザードマップでは、これまでに運輸安全委員会が公表した船舶事故等調査報告書を基本データとして、どこで、どんな事故が起こっているのかを地図上に表示させて見るすることができます。

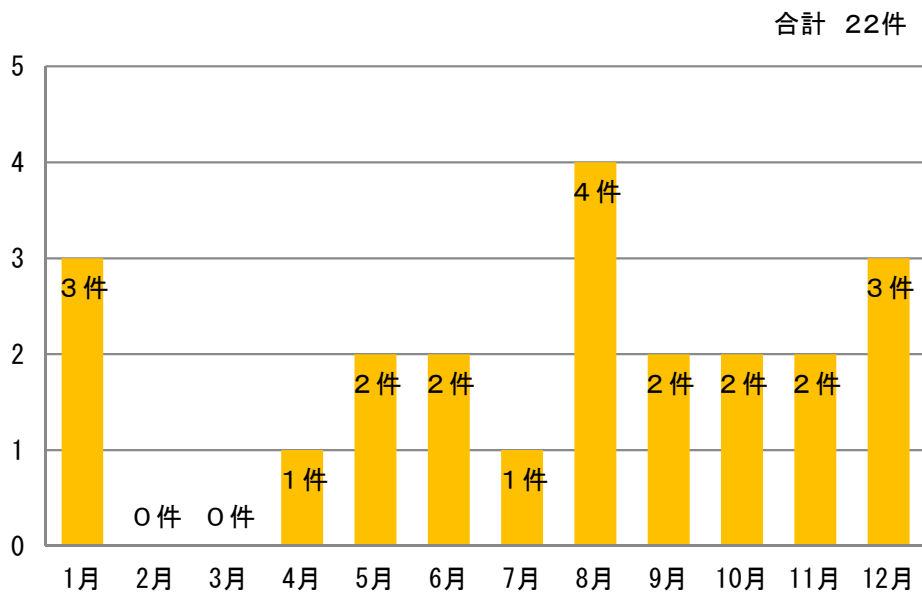
事故等種類別の発生状況は、衝突が9件で最も多くなっています。次いで、転覆4件、乗揚2件、運航阻害2件、衝突（単）、沈没、施設損傷、死傷等及び運航不能が各1件となっています。

事故等種類別発生状況

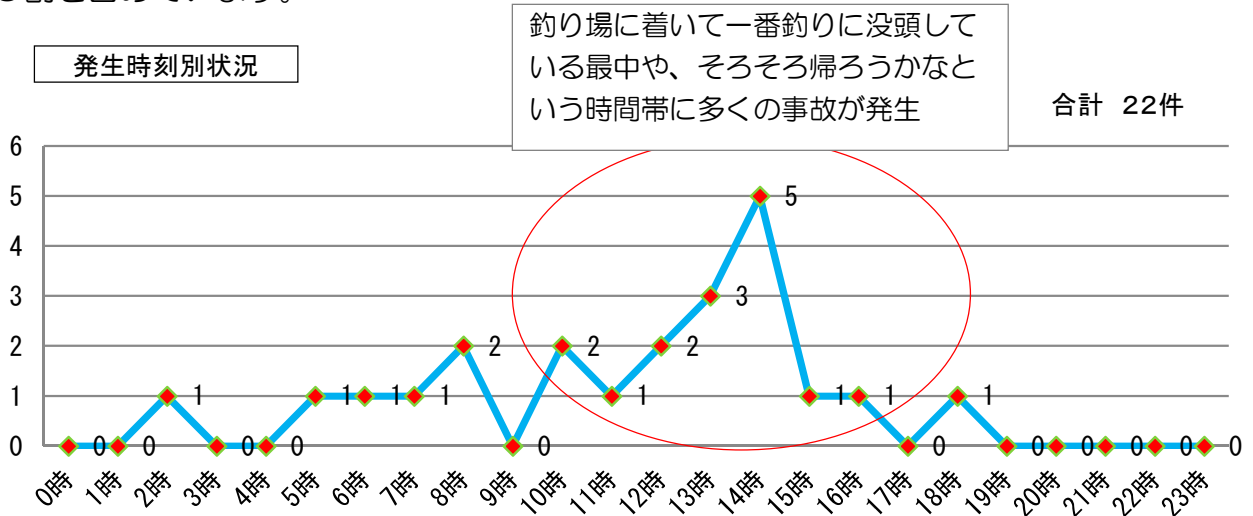


事故の発生月は、海洋レジャーの最盛期である8月が最も多くなっていますが、冬の2月、3月を除く各月で発生しています。

発生月別状況



時刻別の発生状況は、14時台5件、13時台3件、12時台2件で、全体の約5割を占めています。



死傷者が発生した事故は、10件あり、1人が死亡し、19人の重軽傷者が発生しています。そのうち、7件は衝突によるものでした。

(人)

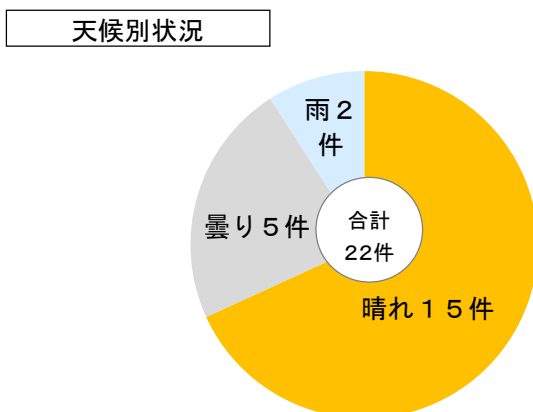
	死亡	重傷	軽傷
衝突(7件)	1	2	12
転覆(2件)			3
同乗者負傷(1件)		2	

事故種類別死傷者の発生状況

死亡した1人は、衝突により落水し、救命胴衣を着ていましたが、ひもを結ばずに肩に掛けただけにしていて溺死しました。

同乗者負傷の重傷者2人は、船首甲板に座っていたところ、引き波で船首が持ち上げられて海面に落下した際、浮き上がった体が甲板に打ちつけられたことで腰椎骨折などを負いました。

天候別の発生状況は、晴れ15件が全体の約7割を占め、次いで曇り5件、雨2件となっています。



釣り船の事故は、年間を通じて、晴天の日の明るい時間帯に多く発生しています。

晴れた日の日中は、船の運航には好条件のはずですが、何故、多くの事故が起こるのでしょうか？

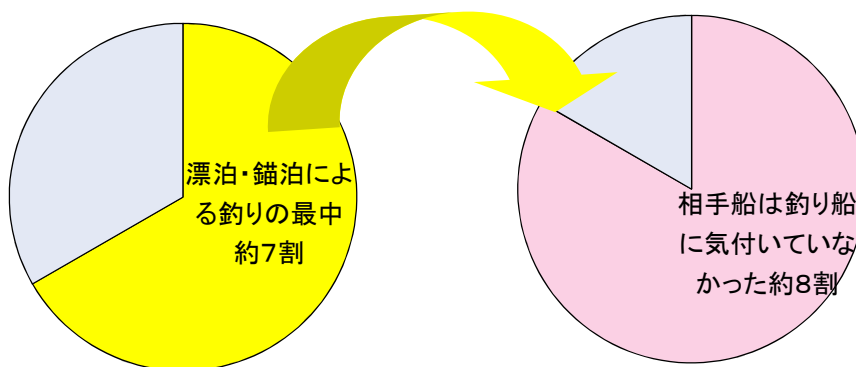
事故種類別の状況

<衝突>

衝突の多くは漂流・錨泊して釣り中 危険を感じた時には避けられない

衝突した9件中、6件が漂流・錨泊による釣りの最中に、航行中の漁船や遊漁船と衝突しています。

漂流・錨泊による釣りの最中に発生した6件中、5件では、衝突した相手船は釣り船の存在に気付いていませんでした。



衝突の形態

漂流・錨泊して釣り中に衝突した6件の相手船側の視認状況

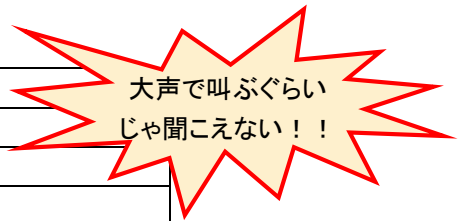
一方、釣り船の側は、6件中5件は早い段階で相手船に気付いていましたが、相手船が避けると思い、直前まで危険を感じていませんでした。1件は、至近に接近して初めて相手船の存在に気付きました。（衝突の相手船：遊漁船3隻、漁船1隻、プレジャーボート1隻）

釣り船の認識	相手船の認識
これまでの経験から、黒球を掲揚して漂流していれば、漁船が避けると思い、絡んだ釣り糸を解く作業中	船尾甲板で作業準備をしていて船首方が見えず、釣り船に気付かなかった
ゆっくり接近してくる遊漁船が避けると思っていたところ、至近で増速してきた	船首方に停泊していた漁船がいなくなり、釣り船に気付かないまま至近で増速した
漁船が避けると思い釣りを続け、距離200mになって危険を感じた	今まで早朝に釣り船を見たことがなかったので他船はいないと思い、船首に死角が生じていて釣り船に気付いていなかった
相手船(プレジャーボート)が避けると思って監視していたところ、距離約100mになっても避ける様子がないので危険を感じた	周囲に自船以外の他船はいないと思い、同乗者と会話していた
過去の経験から、遊漁船は近付かないと思い、根掛かりを外すことに注意を向けていた	釣り船までまだ距離があるのでGPSプロッターの操作をしていた
周囲に停船している釣り船等を認めたが、接近してくる他船はいないと思っていたところ、至近に接近して遊漁船に気付いた	船首が浮上して死角が生じており、釣り船に気付いていなかった

釣り船及び衝突した相手船の衝突前の認識

釣り船の側では、衝突の直前になって危険を感じ、大声を上げたりしていますが、その時には既に遅く、衝突を避ける動作を何も取ることができないまま衝突しています。

声を上げた
大声で叫んだが聞こえていないと思い、操舵室に退避した
危険を感じて海に飛び込んだ
手を振り、大声を上げ、機関の始動を試みた
立ち上がって大声を出して手を振った
危ないと声を出したが何もできなかった(直前に気付いた)



釣り船が衝突前に取った行動

もちろん、航行して近付いてくる船がまず避けるべきであることは間違いありません。ですが、相手船は自分の船に気付いていないかもしれません。

魚群探知機を見ているとき、GPSプロッターを見ているとき、同乗者と会話をしているとき、周囲の見張りがおろそかになったことはありませんか？急に船を発見してヒヤリとしたことはありませんか？相手の船もそうかもしれません。

まずは、相手船は自分の船に気付いていないかもしれないという気持ちを持つことが必要です。自分の船の存在を示し、相手船に避けてもらえるよう促すこと。それでもダメなら自ら避けられるよう準備をしておきましょう。

大歓声のサッカー場でも、審判の笛はよく聞こえますね。甲高い笛の音は、騒音の中でも人の耳に届きやすいとされています。

※小型船舶の汽笛・音響信号器具について

全長が12m以上の船舶は汽笛の装備義務がありますが、全長12m未満の多くの釣り船には装備義務がありません。

ですが、海上衝突予防法では「有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じておかなければならない。」と定められており、全長12m未満の船舶には汽笛に代わる物として「笛」の装備が義務付けられています。

多くの釣り船では、大声を出したり、手を振ったりして自分の存在に気付いてもらおうとしていますが、「笛」を吹いた事例はありませんでした。

必ず備えている「笛」は、汽笛の代わりとして船舶の存在を他の船舶に伝えるための航海用具であることを認識して活用しましょう。

また、最近では携帯式簡易エアホーンも安価に購入できますので、これを備えることも有効です。

～ 何秒で動ける？ ～

エンジンを止めて漂泊しながら釣りをしていた場合、あなたの船は、操縦席に移動し、エンジンを始動し、動けるようになるまでに何秒かかるか把握していますか？

仮に10秒で動けるとすると、接近してくる相手船が10ノットの場合には約50m前に、20ノットの場合には約100m前に行動を起こさなければ、避けることができませんね。

事例1 漂流して釣り中に帰航中の漁船と衝突

<概要>

モーターボートA(長さ4.45m)は、漂流して釣り中、漁船B(4.5t)は、操業を終えて帰航中、平成23年8月21日(日)07時20分ごろ、千葉県富津市菟生漁港北西方沖で両船が衝突した。

A船は、船長及び同乗者が骨盤骨折等の負傷を負い、左舷中央部付近に破口を生じた。また、B船は、船首部にペイント剥離及び擦過傷を生じたが、死傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、A船が釣りをを行いながら漂流中、B船が漁場を発進して漁港に向けて南東進中、B船が適切な見張りを行っていないため、船長BがA船に気付かず航行し、A船が余裕のある時期に機関を始動してB船を避けなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。



<再発防止策>

- ・ 常時適切な見張りを行うこと。
- ・ 漂流中に、他船が接近してくる場合、余裕のある時期に機関を始動し、衝突を回避する動作をとれるように備えておくこと。

<なぜ?>

B船が適切な見張りを行っていなかったのは、船長Bが、今まで、漁港の入口付近に船を止めて釣りをする船を見たことがなかったことから、前方に他船はいないものと思いついたことと、本船の航行中の船首浮上、前部甲板上の漁労設備により船首方の見通しが悪かったことによる可能性があると考えられる。

A船が余裕のある時期に機関を始動してB船を避けなかったのは、接近するまで衝突の危険を感じなかったことによる可能性があると考えられる。

船長Aは、B船が接近していることに気付いていましたが、約200mに近づくまで危険を感じておらず、その後、機関を始動しようとしたが間に合いませんでした。

事例2 漂流して釣り中に釣り場を移動中の遊漁船と衝突

<概要>

モーターボートA(長さ7.02m)は、漂流して釣り中、遊漁船B(4.64t)は、釣り場移動のため微速で南東進中、平成25年1月5日(土)11時00分ごろ、千葉県銚子港東方沖で両船が衝突した。

A船は、右舷船側外板の割損等を、B船は、球状船首部の割損を生じたが、死傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、銚子港東方沖において、A船が漂流して釣り中、B船が南東進中、両船船長が見張りを行っていないため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長Aは、B船に危険を感じておらず、釣り竿に反応があったので、竿を持って根掛かりを外してB船の接近に気付きませんでした。

<なぜ?>

B船は、船長Bが、左舷船首方約0.5海里にA船を視認していたが、まだ両船間に距離があり、また、B船の周囲にA船以外の船舶がないものと思いついてGPSプロッターの操作に注意を向け、見張りを行っていない。

A船は、銚子港東方沖で漂流して釣り中、船長Aが、A船の周囲にはB船以外の船舶がおらず、また、遊漁船のB船はすぐに移動するものと思いついて、左舷方を向き、竿を持って根掛かりを外すことに注意を向け、見張りを行っていない。

<再発防止策>

- ・ 常時、周囲の見張りを適切に行うこと。

事例3 漂泊して釣り中に漁場に向けて航行中の漁船と衝突

<概要>

モーターボートA(3.8t)は、漂泊して釣り中、漁船B(7.3t)は、漁場に向けて航行中、平成26年1月27日(月)14時50分ごろ、千葉県館山市洲崎北方沖で両船が衝突した。

A船は、右舷船尾部外板に亀裂等を生じ、船長及び同乗者2人が腰椎捻挫等の軽傷を負った。B船は、船首に凹損等を生じた。

<原因>

本事故は、洲崎北方沖において、A船が漂泊して釣り中、B船が南南西進中、船長Bが船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Aが絡んだ釣り糸の処理を行っていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長Aは、これまでの経験から、黒球を掲揚して漂泊していれば、漁船が約100m手前で変針して避けてくれるものと思っていました。

<なぜ？>

B船は、船長Bが、1海里以内に漂泊している小型船舶はいないものと思い、操舵室を出て後部甲板右舷側に立って船尾方を向き、操業の準備を行い、時々、右舷方から船首方を振り向いて見張りを行っていたが、振り向いても、船首方から左舷方が操舵室囲壁の陰になって見えず、船首方の見張りを適切に行っていなかった。

A船は、船長Aが、B船が右舷方約500～1,000mに接近することを認めたが、B船がA船を避けてくれるものと思い、絡んだ釣り糸の処理を行っていた。

<再発防止策>

- ・航行中は、操業準備のため、安易に操舵室を離れることなく、厳重に見張りを行うこと。
- ・漂泊して釣り中においても、目視等による見張りを厳重に行うこと。

事例4 漂泊して釣り中に釣り場に向けて航行中の釣り船と衝突

<概要>

モーターボートA(3.2t)は、釣り場に向けて航行中、モーターボートB(長さ5.33m)は、漂泊して釣り中、平成24年8月26日(日)12時50分ごろ、神奈川県三浦市の劔崎南南東方沖で両船が衝突した。

A船は、船首部外板に擦過傷を生じ、B船は、船長及び同乗者が海中に投げ出されて頸椎捻挫等を負い、両舷中央部に亀裂及び擦過傷を生じた。

<原因>

本事故は、劔崎南南東方沖において、A船が東北東進中、B船がパラシュート型シーアンカーを投入し、漂泊して釣り中、船長Aが、前路に小さな船はいないものと思い、同乗者との会話に意識を集中していたため、B船に気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

<B船は？>

B船は、船長Bが、B船に接近するA船を認めて監視を行い、A船がB船を避けることなく接近するので、発声して手を振り、注意喚起を行った。

船長Aは、同乗者と会話していてB船の存在に衝突するまで気が付きませんでした。

<再発防止策>

- ・航行中は、常時、見張りを適切に行うこと。
- ・他船が衝突のおそれがある態勢で接近することを認めた際は、衝突を避けるための動作をとること。

＜転覆・沈没＞

ミニボートや手漕ぎボートは重心移動で容易に転覆 天候の変化にも注意

転覆・沈没した5件は、1件がミニボート（長さ3m未満、機関出力2馬力以下のもの。小型船舶操縦免許及び船舶検査が不要）、1件が手漕ぎボートでした。これら極小型のボートは、少しの重心移動でも転覆する可能性がありますので、十分な注意が必要です。また、荒天となって帰航中に転覆・沈没したものが2件ありました。

事例5 漂泊して釣り中に同乗者が転倒してミニボートが転覆

＜概要＞

ミニボートA(長さ3m未満)は、漂泊して釣り中、平成25年12月1日(日)02時10分ごろ、千葉県富津市富津岬北方沖で転覆した。

A船の操縦者及び同乗者は、転覆したA船の船底につかまり、携帯電話で海上保安庁に救助を求めた。

＜原因＞

本事故は、夜間、本船が、富津岬北方沖で漂泊して釣り中、同乗者が、腰を掛けた姿勢でクーラーボックスを右舷側へ移動させようとした際、クーラーボックスと共に右舷側へ背中から転倒し、右舷側へ傾斜したため、海水が船内へ入り、転覆したことにより発生したものと考えられる。

同乗者は、クーラーボックスに座って釣りをしていたのですが、クーラーボックスを移動させようとして腰と足を使って押したところ、クーラーボックスと共に転倒しました。

＜再発防止策＞

・ミニボート運航時、乗船者は、重心移動を伴う動作を行う場合には慎重に行うこと。

＜被害の軽減に役立つ事項＞

・ミニボートを運航する際には、救命胴衣を着用するとともに、緊急時の連絡手段として防水型の携帯電話を携行することが望まれる。

乗船者は、全員が救命胴衣を着用していたので、転覆した船につかまることができました。また、操縦者は、ビニール袋に入れた携帯電話を所持し、同乗者は、防水型携帯電話を救命胴衣のポケットに入れていたので、すぐに救助を求めることができました。

事例6 天候が悪化して帰航中に転覆

＜概要＞

モーターボートA(長さ2.96m)は、釣りを行っていたところ天候が悪化したことに気付いて帰航中、平成24年12月1日(土)13時33分ごろ、千葉県富津市萩生漁港北東方沖において転覆した。

乗船者2人は、落水して転覆した船体につかまっていたところ、転覆を目撃して駆けつけたマリーナのボートに救助され、1人が誤嚥性肺炎を負った。

＜原因＞

本事故は、本船が、萩生漁港北東方沖を南東進中、船首側から船内に北からの風浪が打ち込んで浸水し、機関を中立運転とした後、船首が南方を向いた状態で排水作業をしているうち、船尾側から風浪が船内に打ち込んで更に浸水したため、半水没状態となって転覆したことにより発生したものと考えられる。

＜再発防止策＞

・気象情報で注意報、警報の発表の有無を必ず確認すること。
・天候の悪化を認めた場合は、速やかに帰ること。
・救命胴衣は、定期的に点検すること。

船長は、天気予報をチェックしたものの、強風注意報が発表されていることを知りませんでした。船長の膨張式救命胴衣は落水時に膨張しませんでした。

<乗揚・施設損傷・衝突（単）>

風潮流に流されて漁業施設に侵入

釣り船が単独で障害物に接触した事故は、乗揚2件、定置網損傷1件、衝突（防波堤）1件の計4件あり、乗揚2件は、定置網及びのり養殖施設に乗り揚げたものでした。（水線下の船体に損傷があった場合を乗揚と区分しています。）4件中3件は、漂流して釣り中・作業中に圧流されて漁業施設に侵入しています。

事例7 釣りを終えて揚錨中に圧流されて定置網に乗揚

<概要>

モーターボートA(長さ7.16m)は、釣りを終えて揚錨作業中、平成24年9月9日(日)16時30分ごろ、千葉県木更津市盤洲鼻西方沖でのり養殖施設に乗り揚げて絡網した。
本船はプロペラが曲損し、えい航救助され、のり養殖施設に損傷が生じた。

<原因>

本事故は、本船が、木更津市金田沖において、のり養殖施設の付近で揚錨作業中、**風に圧流されたため、のり養殖施設に乗り揚げたこと**により発生したものと考えられる。

<再発防止策>

・**のり養殖施設の付近では錨泊しないこと。**

のり養殖施設から約100m離れて錨泊していましたが、揚錨作業に時間がかかり、その間に風に流されてしまいました。

事例8 漂流して釣りの準備中に圧流されて定置網を損傷

<概要>

モーターボートA(長さ9.52m)は、漂流して釣りの準備中、平成25年6月9日(日)15時35分ごろ、神奈川県三浦市金田漁港東方沖で定置網のロープがプロペラに絡まった。
本船は、海上保安庁に救助されたが、定置網のロープが破断して網が破損した。

<原因>

本事故は、本船が、金田漁港東方沖で漂流中、**風下に圧流されて定置網に接近した際、機関を前進にしたため、定置網の垣網を支えるアンカーロープがプロペラに絡まったこと**により発生したものと考えられる。

<再発防止策>

- ・航行予定海域の定置網設置状況などをあらかじめ調査しておくこと。
- ・定置網が設置されている海域からは十分に距離をとって航行すること。

定置網は、箱網の周囲に8個の白い浮子が、垣網の上部に多数の黄色い浮子が、囲い網の北東側にはブイがそれぞれ設置されていて、夜間は灯火が点灯するようになっていましたが、囲い網に旗ざお等は立てられておらず、レーダーリフレクターもありませんでした。

再発防止に向けて

●漂流・錨泊中であっても、周囲の見張りを適切に

形象物を掲げ、錨泊・漂流中であっても、他の船舶が気付かずに接近してくるかもしれません。衝突のおそれがないかどうか、適切な判断が求められます。

●他の船が接近してくる場合には、「笛」を活用

大声を出しても、手を振っても、気付いてもらえないかもしれません。備え付けている「笛」を活用して自船の存在を伝えましょう。携帯式簡易エアホーンなども有効です。

●他の船が接近してくる場合には、余裕のある時期に、衝突を避ける動作をとれるように準備

いざとなれば、自ら避けるしかありません。釣り糸を垂らしていても、シーアンカーを投入していても、最後にはそれらを切って、エンジンを使用して避けられるよう準備をしておきましょう。

●ミニボートや手漕ぎボートでは、むやみに立ち上がらない

極小型のボートは、少しの重心の変化で浸水、転覆の危険性が高まります。立ち上がって移動したり、錨の作業をしたりするときも、慎重に行いましょう。

●携帯電話等を活用して、天候の変化を察知

海上では、急に天候が変化することもあります。最近では携帯電話からでも様々な気象情報を入手することができますので、天候の変化を察知し、出航を取りやめる、帰航するなど、早めの対応を心がけましょう。

●漁業施設の設置状況をあらかじめ調べておき、十分に離れる

沿岸には定置網や養殖施設など、たくさんの漁業施設があります。釣り場の周辺にどのような漁業施設があるのかを事前に調査し、そのような場所には近付かないようにしましょう。

●救命胴衣の着用、防水型携帯電話の携行は絶対

どんなに注意していても、事故の可能性をゼロにすることはできません。不幸にして事故にあってしまったとき、確実に救助を求め、自身の身を守るためにも、救命胴衣の着用と防水型携帯電話の携行は不可欠です。

●船舶事故ハザードマップを事前にチェック

運輸安全委員会のホームページに掲載されている「船舶事故ハザードマップ」で、航行予定海域ではどのような事故が起きているかを知っておきましょう。



～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

運輸安全委員会事務局横浜事務所
〒231-0003 横浜市中区北仲通 5-57
Tel 045-201-8396 Fax 045-212-2304
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/>