

第2 海難の実態及び原因分析

分析対象船舶

平成3年から平成12年までの10年間に、地方海難審判庁において裁決した遊漁船が関連した事件で裁決の確定した398件のうち、実際に遊漁船業を行っていたときの海難事件306件329隻について、その分析を行った。

したがって、分析対象外の92件は、遊漁船ではあるが事故当時漁業の用に供していた場合や遊漁船業者が営業ではなく単独で釣りを行っていた場合などの事件である。



1 海難の実態

(1) 事件種類別の状況

事件種類別の状況は、表 2－1 のとおり、衝突が 227 件 74.2%と最も多く、次いで乗揚が 30 件 9.8%、衝突（単）が 14 件 4.6%、死傷等が 10 件 3.3%などとなっている。

表 2－1 事件種類別隻数

	件数	構成比	隻数
衝突	227	74.2%	250
衝突（単）	14	4.6%	14
乗揚	30	9.8%	30
沈没	2	0.7%	2
転覆	8	2.6%	8
遭難	1	0.3%	1
火災	3	1.0%	3
機関損傷	5	1.6%	5
施設損傷	1	0.3%	1
死傷	10	3.3%	10
運航阻害	5	1.6%	5
合計	306	100.0%	329

船種別に衝突の割合についてみると、表 2－2 のとおり、全船舶では 58.0%、漁船では 57.1%を占めているが、遊漁船については 76.0%と衝突の割合が多くなっている。

表 2－2 船種・事件種類別隻数と割合（平成 3 年～同 12 年裁決）

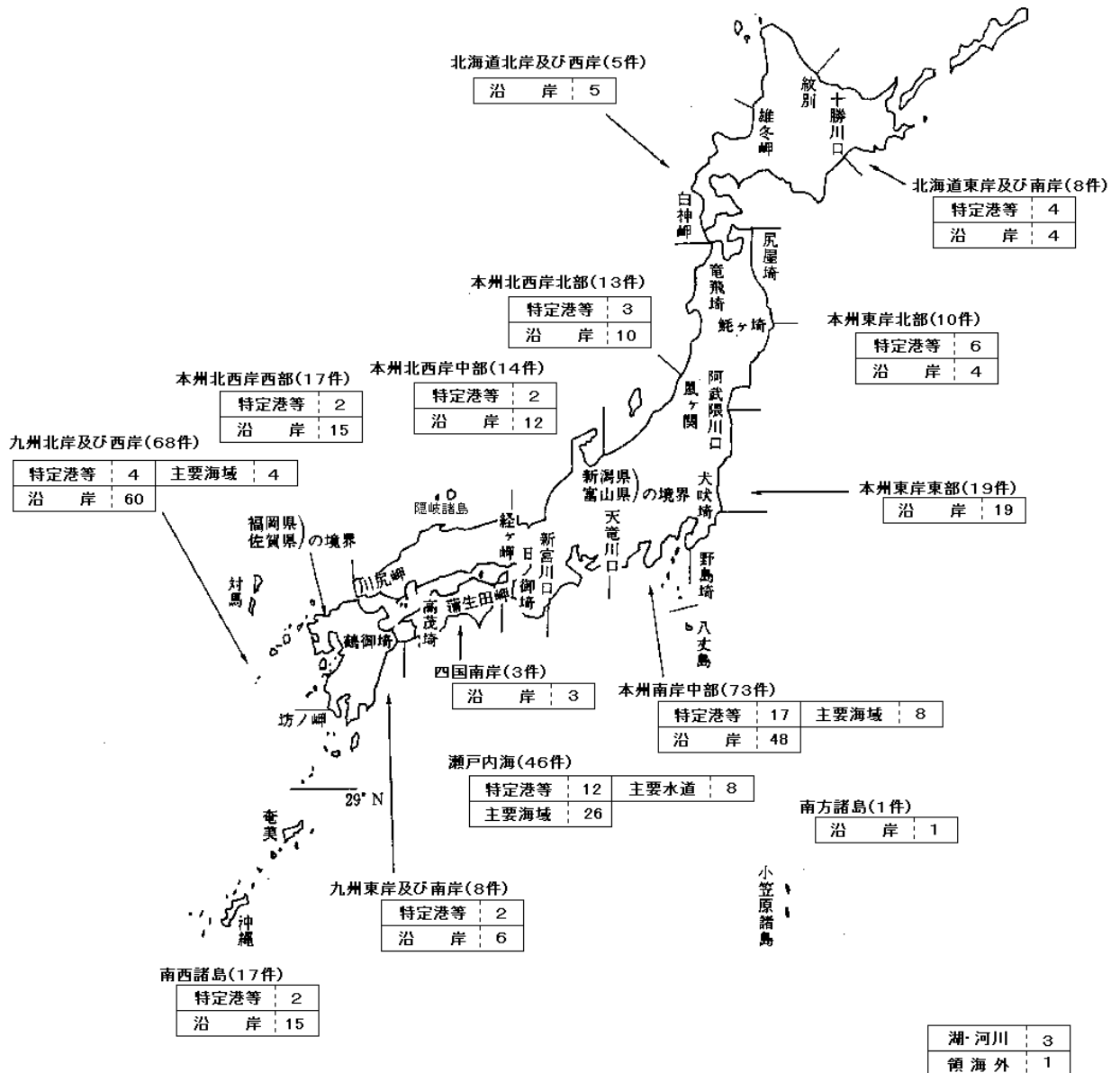
事件種類	旅客船		貨物船		漁船		全体		遊漁船	
	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合
衝突	117	31.9%	1,834	63.9%	3,046	57.1%	6,933	58.0%	250	76.0%
衝突（単）	51	13.9%	148	5.2%	171	3.2%	565	4.7%	14	4.3%
乗揚	103	28.1%	522	18.2%	589	11.0%	1,750	14.6%	30	9.1%
沈没	0	0.0%	8	0.3%	20	0.4%	85	0.7%	2	0.6%
転覆	4	1.1%	14	0.5%	106	2.0%	254	2.1%	8	2.4%
遭難	5	1.4%	38	1.3%	139	2.6%	260	2.2%	1	0.3%
火災	10	2.7%	22	0.8%	116	2.2%	190	1.6%	3	0.9%
爆発	0	0.0%	4	0.1%	8	0.2%	19	0.2%	0	0.0%
機関損傷	42	11.4%	130	4.5%	904	17.0%	1,188	9.9%	5	1.5%
施設等・属具損傷	6	1.6%	66	2.3%	48	0.9%	232	1.9%	1	0.3%
死傷等	21	5.7%	53	1.8%	143	2.7%	349	2.9%	10	3.0%
安全・運航阻害	8	2.2%	28	1.0%	34	0.6%	123	1.0%	5	1.5%
その他	0	0.0%	4	0.1%	7	0.1%	11	0.1%	0	0.0%
計	367	100.0%	2,871	100.0%	5,331	100.0%	11,959	100.0%	329	100.0%

(2) 発生場所の状況

発生場所の状況は、図 2－3 のとおり、本州南岸中部が 73 件 23.9%と最も多く、次いで九州北岸及び西岸 68 件 22.2%、瀬戸内海等 46 件 15.0%などとなっており、関東地方及び中部地方以西で 90%以上発生しており、北海道地方及び東北地方における発生が少な

い。

図 2-3 発生場所の状況



(3) 遊漁船の状況

(ア) トン数

トン数・事件種類別の状況は、表 2-4 のとおり、5 トン未満が 222 隻 67.5% と最も多く、次いで 5 トン以上 10 トン未満が 46 隻 14.0% などとなっている。

漁船を対象とした海難の調査(注 1)では、5 トン未満が 36.3% となっており、遊漁船のトン数の方が、5 トン未満の占める割合が高くなっている。

表 2-4 トン数・事件種類別の状況

(単位：隻)

トン数 事件種類	5トン未満	5トン以上 10トン未満	10トン以上 15トン未満	15トン以上 20トン未満	20トン以上 30トン未満	合 計
衝 突	173	39	26	12		250
衝 突 (単)	8	2	3	1		14
乗 揚	17	4	3	5	1	30
沈 没	2					2
転 覆	8					8
遭 難	1					1
火 災	2		1			3
機 関 損 傷			1	4		5
施 設 損 傷	1					1
死 傷 等	7	1	1	1		10
運 航 阻 害	3			2		5
合 計	222	46	35	25	1	329
構成比 (%)	67.5%	14.0%	10.6%	7.6%	0.3%	100.0%

(イ) 船齢及び船質

船齢及び船質の状況は、表 2-5 のとおり、船齢については、10 年未満が 157 隻 47.7% となっている。

船質については、302 隻 91.8%が F R P 製となっている。漁船を対象とした海難の調査 (注 1) では、F R P 製の割合は 67.0%であり、遊漁船の船質については、F R P 製の割合が高い。

表 2-5 船齢及び船質の状況

(単位：隻)

トン数 船 齢	5トン未満	5トン以上 10トン未満	10トン以上 15トン未満	15トン以上 20トン未満	20トン以上 30トン未満	合 計	構成比
5 年 未 満	39	17	9	14	1	80	24.3%
5年以上10年未満	48	13	11	5		77	23.4%
10年以上15年未満	42	6	9	5		62	18.8%
15年以上20年未満	36	8	3			47	14.3%
20年以上25年未満	6	1	2	1		10	3.0%
25年以上30年未満	3					3	0.9%
不 詳	48	1	1			50	15.2%
合 計	222	46	35	25	1	329	100.0%
船 質							
鋼 製				1		1	0.3%
木 製	13					13	4.0%
軽合金製	1	1	1	5	1	9	2.7%
木 鋼製	3		1			4	1.2%
F R P	205	45	33	19		302	91.8%
合 計	222	46	35	25	1	329	100.0%

(ウ) 定員

定員の状況は、表 2-6 のとおり、船員の定員については、5 人未満が 297 隻 90.3% となっている。

旅客等の定員については、10 人以上 12 人以下が 113 隻 34.3%で最も多く、次に 5 人以上 9 人以下が 88 隻 26.7%で、これら 5 人以上 12 人以下が 201 隻 61.0%となっている。

表 2－6 定員（船員・旅客等）・総トン数の状況

(単位：隻)

定員 トン数	船 員							合 計
	5人未満	5～9人	10～12人	13～19人	20～49人	50人以上	不 詳	
5 トン 未 満	203	1	2				16	222
5トン以上10トン未満	43	2			1			46
10トン以上15トン未満	32	1	1				1	35
15トン以上20トン未満	18	6			1			25
20トン以上30トン未満	1							1
合 計	297	10	3	0	2	0	17	329
構 成 比	90.3%	3.0%	0.9%	0.0%	0.6%	0.0%	5.2%	100.0%

定員 トン数	旅 客 等							合 計
	5人未満	5～9人	10～12人	13～19人	20～49人	50人以上	不 詳	
5 トン 未 満	28	76	74	9	18	1	16	222
5トン以上10トン未満	2	11	22	2	9			46
10トン以上15トン未満	1	1	5	1	26		1	35
15トン以上20トン未満	1		12		12			25
20トン以上30トン未満						1		1
合 計	32	88	113	12	65	2	17	329
構 成 比	9.7%	26.7%	34.3%	3.6%	19.8%	0.6%	5.2%	100.0%

(4) 発生月、曜日、時刻等の状況

(発生月の状況)

発生月の状況は、表 2－7 のとおり、7 月が 44 件 14.4%で最も多く、次いで5月及び8月が各 34 件 11.1%、6月 29 件 9.5%などとなっている。

また、全体の傾向をみると5月から9月にかけて多く発生しており、一方、1月から3月にかけての冬期は少なくなっている。

これを事件種類別でみると、衝突では、7 月が 31 件 13.7%、5月 27 件 11.9%などとなっており、乗揚では、7月から9月が多く、これら3か月で 15 件となり乗揚全体の 50%を占めている。

表 2－7 発生月・事件種類別の状況

(単位：件)

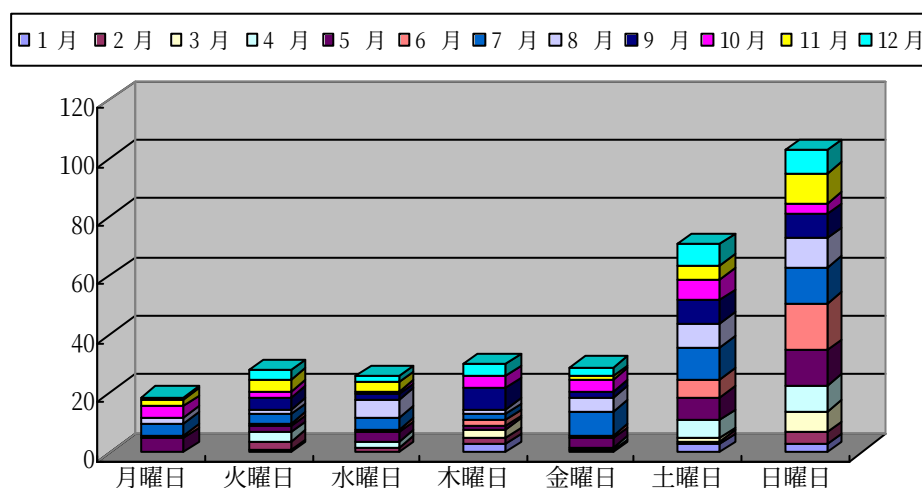
区 分	衝 突	衝突 (単)	乗 揚	沈 没	転 覆	遭 難	火 災	機 関 傷	施 設 傷	死傷等	運 航 害	合 計
1 月	8	1	1									10
2 月	9		2		1							12
3 月	8		2						1			11
4 月	14		1	1	1			1		1	1	20
5 月	27	1	2	1	1					1	1	34
6 月	21	2	3		1			1			1	29
7 月	31	3	5				1	2		2		44
8 月	22	3	5		1		1			2		34
9 月	21	2	5				1			1	1	31
10 月	20	1	1		2	1		1		2		28
11 月	23	1	1							1		26
12 月	23		2		1						1	27
合 計	227	14	30	2	8	1	3	5	1	10	5	306

区 分	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合 計
北海道北岸及び西岸				1		2	1		1				5
北海道東岸及び南岸	1					2	2	2		1			8
本州東岸北部	1				1	1	1	3	2			1	10
本州東岸東部		3	1	2	2	2	2	1		1	3	2	19

(単位：件)

(発生曜日の状況)

図2-9 発生曜日の状況



(単位：件)

曜日 月	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	計
1 月	1	1		3		3	2	10
2 月	1	2	2	2		1	4	12
3 月				3		1	7	11
4 月		3	2		1	6	8	20
5 月	5	2	3	1	3	8	12	34
6 月	1	1	1	2	1	6	17	29
7 月	4	3	4	2	8	11	12	44
8 月	2	1	6	2	5	8	10	34
9 月		4	2	7	2	8	8	31
10 月	3	3	2	4	4	7	5	28
11 月	3	4	4		1	4	10	26
12 月	1	3	2	4	3	7	7	27
計	21	27	28	30	28	70	102	306

(発生時刻の状況)

発生時刻の状況は、表２－１０のとおり、６時台が３０件９.８%と最も多く、次いで１３時台が２８件９.２%、１２時台２５件８.２%となっており、１１時台から１５時台の昼間と５時台から６時台の早朝にかけて多くなっている。

表２－１０ 発生時刻・事件種類別の状況

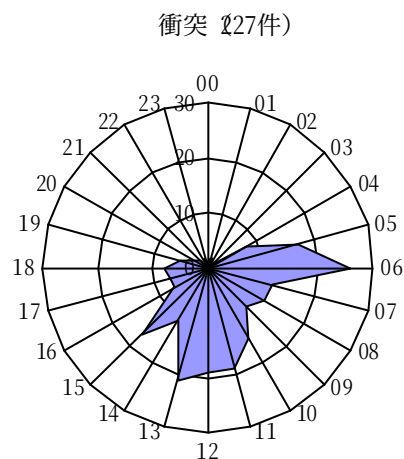
(単位：件)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関 損傷	施設 損傷	死傷等	運航 阻害	合 計
0 時台	1	3	3									7
1 時台	2		1									3
2 時台	2	2								1		5
3 時台	1	1	2							1		5
4 時台	8	1	3									12
5 時台	17		1				1	1				20
6 時台	26		2		1					1		30
7 時台	12		1							1		14
8 時台	12											12
9 時台	10		1		1			1			1	14
10 時台	15				1							16
11 時台	19				2					1	1	23
12 時台	19	2			1					2	1	25
13 時台	21		1	1	2			1		1	1	28
14 時台	11	2	2			1	2	1				19
15 時台	17		6						1			24
16 時台	7			1								8
17 時台	7		1					1		1	1	11
18 時台	8											8
19 時台	5		2									7
20 時台	3											3
21 時台	2		2							1		5
22 時台			1									1
23 時台	2	3	1									6
合 計	227	14	30	2	8	1	3	5	1	10	5	306

(衝突事件の発生時刻)

発生時刻の状況は、図2-11のとおり、第一のピークが釣り場に向かって発航する5時台から6時台にかけての早朝に多く、第二のピークが遊漁中である11時台から13時台となり、第三のピークが帰航する14時台から15時台にかけて多くなっている。

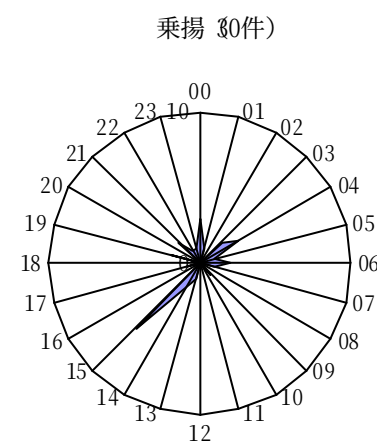
図2-11 衝突の発生時刻



(乗揚事件の発生時刻)

発生時刻の状況は、図2-12のとおり、15時台が6件20.0%と最も多く、次いで00時台及び4時台が各3件10.0%となっており、傾向としては、13時台から15時台及び深夜から早朝にかけて多く発生している。

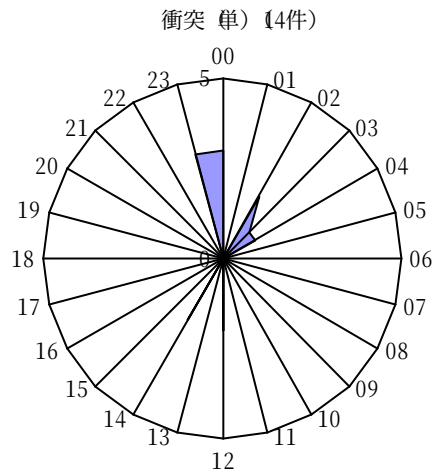
図2-12 乗揚の発生時刻



(衝突(単)事件の発生時刻)

発生時刻の状況は、図2-13のとおり、23時台及び0時台が各3件21.4%と最も多く、次いで2時台、12時台、14時台が各2件14.3%となっており、傾向としては、深夜にかけて多く発生している。

図 2-13 衝突(単)の発生時刻



(5) 気象の状況

天候は、表 2-14 及び表 2-15 のとおり、晴が 214 件 69.9%であり、風力は、風力 2 以下が 219 件 71.6%となっている。

なお、漁船を対象とした海難の調査(注 1)では、晴が 59.6%であり、風力 2 以下が 64.5%となっており、また、旅客船を対象とした海難の調査(注 2)では、晴が 54.5%であり、風力 2 以下が 60.9%となっており、両船種より比較的気象の条件の良いときに多く発生している。

表 2-14 天候・事件種類別の状況

(単位：件)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機 関 損 傷	施 設 損 傷	死傷 等	運 航 阻 害	合 計
晴	164	6	18	2	5	1	3	3		8	4	214
曇 り	50	5	6		3			2	1	2	1	70
雨	8	3	3									14
霧	5		3									8
合 計	227	14	30	2	8	1	3	5	1	10	5	306

表 2-15 風力・事件種類別の状況

(単位：件)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機 関 損 傷	施 設 損 傷	死傷 等	運 航 阻 害	合 計
風力 0	57	2	8		1		1			1		70
風力 1	52	4	6		1		1			2	1	67
風力 2	64	4	8					3		2	1	82
風力 3	37	3	3	2	1		1	2		3	2	54
風力 4	12	1	3		2				1	1	1	21
風力 5	5		2		2	1				1		11
風力 6					1							1
合 計	227	14	30	2	8	1	3	5	1	10	5	306

気象警報・注意報等の発表状況は、表2-16のとおり、51件72回で衝突事件30件、乗揚事件9件、転覆事件5件などに、それぞれ発表されている。これらについて事件の発生件数に占める割合をみると、転覆事件では、8件中5件について警報・注意報が発表されている。

表2-16 気象警報・注意報等の発表状況

(単位：回)

区 分	衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機 損	関 傷	施 損	設 傷	死傷 等	運 航 阻 害	合 計
風雨注意報	1													1
強風注意報	8		3		2	1				1	1			16
波浪注意報	16	2	7		3	1				1	1	1	1	32
濃霧注意報	11		3			1								15
強風警報	1													1
風警報	4				2									6
濃霧警報		1												1
合 計	41	3	13	0	7	3	0	0	0	2	2	2	1	72
件 数)	30	3	9	0	5	1	0	0	0	1	1	1	1	51

(6) 乗組員・釣り客の状況

(ア) 乗組員数・釣り客数

乗組員数は、表2-17のとおり、乗組員1人が287隻87.2%で、遊漁船の多くは船長が単独で乗り組んでいる。

表2-17 乗組員数の状況

(単位：隻)

乗組員数 トン数	乗組員1人	乗組員2人	乗組員3人	合 計
5トン未満	208	11	3	222
5トン以上10トン未満	38	7	1	46
10トン以上15トン未満	30	4	1	35
15トン以上20トン未満	11	13	1	25
20トン以上30トン未満		1		1
合 計	287	36	6	329

釣り客数は、表2-18のとおり、5人未満が173隻52.6%、5人以上10人未満が103隻31.3%などとなっている。

なお、分析対象隻数329隻に対して、乗組員及び釣り客の総数は2,168人で、1隻当たりの平均は6.6人となっている。また、釣り客の総数は1,791人で、1隻当たりの乗船者数は5.4人となっている。

表 2-18 乗船者数の状況

(単位：隻)

釣り客数 乗組員数	5人未満	5人以上 10人未満	10人以上 15人未満	15人以上 20人未満	20人以上 25人未満	25人以上 30人未満	30人以上 35人未満	合 計
乗組員 1人	163	88	25	8	1	1	1	287
乗組員 2人	9	15	11		1			36
乗組員 3人	1		4	1				6
合 計	173	103	40	9	2	1	1	329

(イ) 船長の年齢、経験年数、海技免状等

船長の年齢は、表 2-19 のとおり、55 歳以上 60 歳未満が 61 人 18.7%と最も多く、45 歳以上 70 歳未満でみると 224 人で全体の 68.7%となっている。

表 2-19 船長の年齢構成

(単位：人)

区 分	20歳未満	20歳以上 25歳未満	25歳以上 30歳未満	30歳以上 35歳未満	35歳以上 40歳未満	40歳以上 45歳未満	45歳以上 50歳未満	合 計
船 長	2	7	13	13	18	29	46	326
	50歳以上 55歳未満	55歳以上 60歳未満	60歳以上 65歳未満	65歳以上 70歳未満	70歳以上 75歳未満	75歳以上 80歳未満	80歳以上 85歳未満	
	36	61	39	42	13	6	1	

船長の海上経験及び遊漁船業としての職務経験は、表 2-20 のとおり、長い海上経験を有している者がほとんどであるが、遊漁船業の職務経験は 5 年未満が 141 人 43.3%、5 年以上 10 年未満が 69 人 21.2%、10 年以上 15 年未満が 47 人 14.4%、15 年以上 20 年未満が 29 人 8.9%などとなっている。

表 2-20 船長の海上経験及び職務経験

(単位：人)

海上経験 職務経験	5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上 25年未満	25年以上 30年未満	30年以上 35年未満	35年以上 40年未満	40年以上 45年未満	45年以上 50年未満	50年以上 55年未満	55年以上 60年未満	60年以上 65年未満	合 計
5年未満	40	19	15	16	16	4	6	7	8	8	2	0	0	141
5年以上10年未満	1	16	10	8	7	4	3	4	6	4	4	2	0	69
10年以上15年未満	0	0	12	6	4	2	3	6	8	3	2	0	1	47
15年以上20年未満	0	0	0	7	6	3	2	2	3	4	2	0	0	29
20年以上25年未満	0	1	1	0	6	0	3	3	0	4	0	0	0	18
25年以上30年未満	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
30年以上35年未満	0	0	0	0	0	0	3	1	1	1	0	0	0	6
35年以上40年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	4
40年以上45年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	0	6
45年以上50年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
50年以上55年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
合 計	41	36	38	37	39	14	20	23	29	32	13	3	1	326

船長の受有する海技免状は、表２－21 のとおり、一級小型船舶操縦士が 241 人 73.9% などとなっている。

表２－21 船長の海技免状

(単位：人)

区 分	一級小型 船舶操縦士	二級小型 船舶操縦士	三級小型 船舶操縦士	四級小型 船舶操縦士	四級海技士 (航海)	合 計
船 長	241	11	1	72	1	326

(7) 船体の損傷状況

船体の損傷状況は、表２－22 のとおり、軽損が 222 隻 67.5%、重損が 52 隻 15.8%、全損が 34 隻 10.3%となっている。

全損及び重損について事件種類別に占める割合をみると、衝突が 61 隻 24.4%、乗揚が 14 隻 46.7%が最も多く、次いで衝突(単)が 4 隻 28.6%、転覆が 3 隻 37.5%などの順となっている。

表２－22 船体の損傷状況

(単位：隻)

区 分	全 損	重 損	軽 損	損傷なし	合 計
衝 突	23	38	189		250
衝突(単)		4	10		14
乗 揚	7	7	16		30
沈 没	1		1		2
転 覆	2	1	5		8
遭 難		1			1
火 災	1	1	1		3
機関損傷				5	5
施設損傷				1	1
死 傷 等				10	10
運航阻害				5	5
合 計	34	52	222	21	329

注) 1. 全損とは、損傷により船舶としての機能を失い、再用不能となった場合をいう。

2. 重損とは、全損に次ぐ重大な損傷で、大修理を加えなければ船舶としての機能をはたし得なくなった場合をいう。

3. 軽損とは、損傷が軽微なもので全損、重損のいずれにも該当しない場合をいう。

2 事件種類別の分析

(1) 衝突事件（分析対象件数・隻数：227 件・250 隻）

分析の概要

- ・ 遊漁船海難 306 件のなか 227 件(250 隻)が衝突事件で、全体の 74.2%を占めている。
- ・ 発生場所は、本州南岸中部 25.1%、九州北岸及び西岸 22.0%、瀬戸内海等 15.4%などとなっている。
- ・ 運航の形態は、遊漁中 34.8%、釣り場に向かって航走中 29.6%、釣り場から帰航中 23.2%、釣り場を移動中 12.4%となっている。
- ・ 発航等から海難発生までの経過時間は、30 分未満が全体の 54.8%を占めている。
- ・ 衝突の相手船は、漁船、プレジャーボート、遊漁船が大半となっている。
- ・ 衝突による遊漁船の死傷者等は、80 人となっている。
- ・ 衝突時における適用法令は、海上衝突予防法の船員の常務（第 39 条）が多い。
- ・ 衝突の原因は、見張り不十分が 79.8%となっている。見張り不十分となった理由は、小型船特有の船首浮上による死角の発生、第三船に気をとらわれたなどのほか、船長自らが釣りに気をとられた、魚群探知器で魚影を探索中、釣り客の応対など、遊漁船特有の理由が見受けられる。

(ア) 発生場所の状況

発生場所は、図 2－3 にみる全遊漁船の発生場所の傾向と変わりなく、本州南岸中部が 57 件 25.1%、次いで九州北岸及び西岸 50 件 22.0%、瀬戸内海等 35 件 15.4%などとなっている。

(イ) 運航の状況

(a) 運航の形態

運航の状況は、表 2－23 のとおり、航走中が 163 隻 65.2%、漂泊中が 45 隻 18.0%及び錨泊中が 42 隻 16.8%となっている。

また、航走中のうち、釣り場に向かって航走中が 74 隻 45.4%、釣り場から帰航中が 58 隻 35.6%、釣り場を移動中 31 隻 19.0%などとなっている。

表 2－23 衝突事件の運航の状況

(単位：隻)

区 分	航走中	漂泊中	錨泊中	合 計
遊 漁 中		45	42	87
釣り場へ向かって航走中	74			74
釣り場を移動中	31			31
釣り場から帰航中	58			58
合 計	163	45	42	250

(b) 発航等から海難発生までの経過時間

発航等から海難発生までの経過時間の状況については、表2-24のとおり15分未満88隻35.2%、15分以上30分未満49隻19.6%などとなっている。

また、釣り場へ向かって航走中の場合は、釣り客を乗せて岸壁等を発航してから海難発生までの経過時間が15分未満24隻32.4%、15分以上30分未満25隻33.8%などとなっており、これら発航してから30分未満が49隻66.2%となっている。

なお、漁船を対象とした海難の調査（注1）では、発航から海難発生までの経過時間30分以内が17.2%となっている。

一方、釣りを終え釣り場から帰航中の場合は、釣り場発進から海難発生までの経過時間15分未満が15隻25.9%、30分未満が13隻22.4%などとなっている。

表2-24 衝突発生までの経過時間

(単位：隻)

運航形態 経過時間	釣り場へ向 かって航走中	釣り場を 移動中	釣り場から 帰航中	漂泊中	錨泊中	合 計
15分未満	24	25	15	20	4	88
30分未満	25	4	13	2	5	49
45分未満	9	1	11	4	8	33
1時間未満	6		5	2	3	16
1時間30分未満	4		9	2	3	18
2時間未満	1		2	2	5	10
2時間30分未満	2		1	2	4	9
3時間未満	1			3	1	5
3時間30分未満	1		2	2		5
4時間未満	1			3	2	6
4時間30分未満				1	1	2
5時間未満					1	1
5時間30分未満					2	2
6時間未満				1		1
6時間30分未満					1	1
7時間未満						0
7時間以上				1	2	3
不詳		1				1
合 計	74	31	58	45	42	250

(ウ) 衝突の相手船の状況

相手船の船種の状況は、表2-25のとおり、漁船が97隻38.8%、プレジャーボートが53隻21.2%、遊漁船が50隻20.0%などとなっており、これら漁船、プレジャーボート及び遊漁船で200隻80.0%となっている。

表 2-25 衝突の相手船

(単位：隻)

区 分			遊漁船の運航形態					合 計
			釣り場へ向 け航走中	釣り場を 移動中	釣り場から 帰航中	漂泊中	錨泊中	
衝突の相手船	航走中	旅客船	1		3			4
		貨物船	10	1	7	3	5	26
		油送船	2			3		5
		漁船	19		6	23	20	68
		引船			1			1
		引船列 (引船、台船)			1			1
		押船			1			1
		遊漁船	5	2	2	7	7	23
		プレジャーボート	2	1	2	2	1	8
		瀬渡船				1	1	2
		交通船			1			1
		遊覧船				1		1
		計	39	4	24	40	34	141
	帰航中	漁船	4		1	4	5	14
		遊漁船	2			1	3	6
		プレジャーボート	1		1			2
		瀬渡船	1					1
		監視船			1			1
		計	8	0	3	5	8	24
	漂泊中	漁船	3	4	6			13
		引船	1					1
		遊漁船	3	5	2			10
		プレジャーボート	3	11	8			22
		計	10	20	16	0	0	46
	錨泊中	油送船	1					1
		漁船	1		1			2
		引船列 (引船、台船)	1					1
		作業船	1					1
		台船	2					2
		遊漁船	4	2	5			11
		プレジャーボート	7	5	9			21
		計	17	7	15	0	0	39
	合 計	旅客船	1		3			4
		貨物船	10	1	7	3	5	26
		油送船	3			3		6
		漁船	27	4	14	27	25	97
		引船	1		1			2
		引船列 (引船、台船)	1		1			2
		押船			1			1
		作業船	1					1
		台船	2					2
		遊漁船	14	9	9	8	10	50
		プレジャーボート	13	17	20	2	1	53
		瀬渡船	1			1	1	3
		交通船			1			1
		遊覧船				1		1
		監視船			1			1
		計	74	31	58	45	42	250

また、相手船の運航の形態は、航走中が 141 隻 56.4%、漂泊中が 46 隻 18.4%、錨泊中が 39 隻 15.6%及び帰航中 24 隻 9.6%となっている。

船種別にみると、衝突した相手の漁船は、航走中が最も多く 68 隻 70.1%となっている。

衝突した相手のプレジャーボートは、漂泊中が 22 隻 41.5%、錨泊中が 21 隻 39.6%とな

っており、これら漂泊中及び錨泊中が 43 隻 81.1%となっている。

衝突した相手の遊漁船は、航走中 23 隻 46.0%、錨泊中 11 隻 22.0%、漂泊中 10 隻 20.0%で、錨泊中・漂泊中が 21 隻 42.0%となっている。

(エ) 死傷者等の発生状況

死傷者等の発生状況は、表 2-26 のとおり、死傷者等 218 人中釣り客 9 人が死亡、同 2 人が行方不明、同 164 人が負傷している。なお、250 隻中 79 隻 31.6%に死傷等が発生しており、1 隻当たりの死傷等の平均は 0.9 人となっている。

表 2-26 死傷者等の発生状況

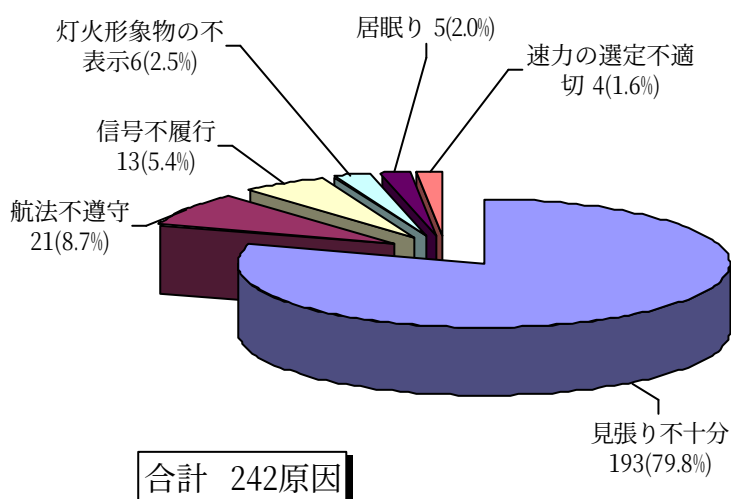
(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	釣り客	船 員	釣り客	船 員	釣り客
遊漁船 79隻)	1	9	1	2	41	164
合 計	10		3		205	
	218					

(オ) 衝突の原因

衝突の原因は、図 2-27 のとおり、裁判の中で示された 242 原因中、見張り不十分が 193 原因 79.8%で最も多く、次いで航法不遵守 21 原因 8.7%、信号不履行 13 原因 5.4%などとなっている。

図 2-27 衝突の原因



(a)-1 見張り不十分の状況

この分類は、衝突直前まで相手船を認めていなかったこと、あるいは、ある時点までは相手船を認めていたものの、その後、衝突のおそれの有無を判断するため方位の変化を確

認しなかった（いわゆる動静監視不十分）ことなどにより、結果として航法不遵守（衝突を避けるための適切な措置をとらなかったもの）や警告信号などの信号不履行の状況に至ったものである。

見張り不十分と判断された船舶 193 隻について衝突時の状況をみると、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが 155 隻 80.3%で、動静監視不十分であったものが 38 隻 19.7%となっている。



① 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為をしていたもの（見張りあり）が 70 隻 45.2%、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの（見張り一時中断）が 69 隻 44.5%、見張り行為をしていなかったことにより視認しなかったもの（見張り行為なし）が 16 隻 10.3%となっている。

これら操船者の行動をパターン化してみると、表 2-28 のとおり、死角に対する見張りを行わなかったものが 29 隻で全体の 18.7%を占めており、次いで船長が自ら釣りに気をとられて見張りを行わなかったものが 26 隻 16.8%となっている。

さらに運航別にみると、航走中の 61 隻 39.4%では、死角に対する見張りを行わなかったものが、帰航中の 57 隻 36.8%では、第三船の方向のみを見ていたものが、錨泊・漂泊中の 37 隻 23.8%では、船長自ら釣りに気をとられて見張りを行わなかったものがそれぞれ最も多くなっている。

表2-28 衝突直前まで相手船を認めなかった状況

(単位：隻)

見張りの状況	行動パターン	主な行動内容	航走中	帰航中	錨泊中 漂泊中	合 計	構成比
見張り行為あり	見張りのみに従事	死角に対する見張りを行わなかった。	16	13		29	18.7%
		一方向のみの見張りしか行わなかった。	10	4		14	9.0%
		レーダーのみを見ていた		3		3	1.9%
		第三船の方向のみを見ていた	9	15		24	15.5%
		小計	35	35		70	45.2%
		見張り行為の一時中断	操舵室内において計器類の監視、調整、修理及び無線電話などの作業	GPSの監視をしていた	1	2	
魚群探知器の監視をしていた	8			1	1	10	6.5%
無線電話をしていた	2			2		4	2.6%
その他操舵室内の作業をしていた	5			1		6	3.9%
操舵室以外の船内作業	釣りの準備作業をしていた		2		3	5	3.2%
	下船準備、スパンカの収納、後かたづけ			2	3	5	3.2%
釣り客の応対	釣り客の糸のほぐし、巻き取り手伝い、雑談		3	2	5	10	6.5%
船長の釣り	船長自らが釣りに気をとられた		2		24	26	16.8%
	小計		23	10	36	69	44.5%
見張り行為なし	操船、錨泊中		漫然と運航していた	2	10		12
		考え事をしていた	1	1		2	1.3%
		トイレにいった		1		1	0.6%
		休息していた			1	1	0.6%
		小計	3	12	1	16	10.3%
		合 計			61	57	37

② 動静監視不十分であったもの

(船長の判断状況)

動静監視不十分とは、相手船を認めた事実があったが、その認識に基づいてなすべき判断が適切に行われなかった場合をいう。

これには、相手船が当然避航するものと思い込み、なすべき判断を行わず衝突を招いたもの、認識に基づき判断したが、その判断が誤って衝突を招いたものに分けられる。

初認した相手船に対する船長等の判断状況は、表2-29のとおり、この態勢であれば相手船と無難に替わると判断したものが18隻47.4%と最も多く、次いで相手船が当然避航するものと思い何らの措置もとらなかったものが17隻44.7%となっている。

表 2-29 船長の具体的な判断内容

(単位：隻)

動静監視不十分の形態	船長の具体的な判断	航走中	帰航中	錨泊中 漂泊中	合計	構成比
なすべき判断を行わなかった	相手船が避けると判断	3	3	11	17	44.7%
判断したが、その判断を誤った	この態勢であれば無難に航過できると判断	11	5	2	18	47.4%
	衝突を避ける措置を後にとろうと判断	1	1		2	5.3%
	最初の判断後、見合い関係が解消したものと判断	1			1	2.6%
合 計		16	9	13	38	100%

(船長の判断後の行動)

表 2-29 のとおり船長は、相手船を視認してから衝突のおそれなどについて具体的な判断をしたが、その後の行動についてみると、表 2-30 のとおり、見張り行為を一時中断したものが 29 隻 76.3%で最も多く、そのなかで操舵室以外の船内作業をしていたものが 9 隻 23.7%、次いでその他操舵室内の作業をしていたもの、船長自らが釣りに気をとられていたもの及び釣り客の応対（釣り客の釣り具用意、糸のほぐし、雑談していたもの）がそれぞれ 6 隻 15.8%などとなっている。

表 2-30 船長の判断後の行動状況

(単位：隻)

初認及び判断後の行動	行動パターン	主な行動内容	航走中	帰航中	錨泊中 漂泊中	合 計	構成比
見張り行為あり	見張りのみに従事	死角に対する見張りを行わなかった。	1	2		3	7.9%
		一方向のみの見張りしか行わなかった。	1	1		2	5.3%
		第三船の方向のみを見ていた	1	1		2	5.3%
		小計	3	4		7	18.4%
見張り行為の一時中断	操舵室内において計器類の監視、調整、修理及び無線電話などの作業	魚群探知器の監視をしていた	1			1	2.6%
		無線電話をしていた	1			1	2.6%
		その他操舵室内の作業をしていた	4	2		6	15.8%
	操舵室以外の船内作業	アンカー作業、機関の調整、えさ・網・魚の箱詰め等作業をしていた	3	2	4	9	23.7%
	釣り客の応対	釣り客の釣り具用意、糸のほぐし、雑談	1		5	6	15.8%
	船長の釣り	船長自らが釣りに気をとられていた	2		4	6	15.8%
		小計	12	4	13	29	76.3%
見張り行為なし	操船、錨泊中	漫然と運航していた	1	1		2	5.3%
		小計	1	1		2	5.3%
合 計			16	9	13	38	100%

(相手船初認の状況)

相手船を初認したときの状況については、表 2-31 のとおり、相手船までの距離は、1 km 以上 1 海里未満が 13 隻 34.2%で最も多く、次いで 1 海里以上 2 海里未満が 8 隻 21.1% などとなっており、初認から衝突に至るまでの経過時間は、3 分以上 5 分未満が 16 隻 42.1%で最も多く、5 分未満が 29 隻 76.3%となっている。

表 2-31 初認距離・初認から衝突までの経過時間の状況

(単位：隻)

初認時間 視認距離	30秒未満	30秒～ 1分未満	1分～ 2分未満	2分～ 3分未満	3分～ 5分未満	5分～ 10分未満	10分～ 15分未満	計
100～150m未満		1						1
150～300m未満		1			1			2
300～500m未満		1	2		1			4
500m～1km未満		1	3					4
1km～1海里未満			1	2	8	2		13
1～2海里未満				1	5	2		8
2～3海里未満					1	3	1	5
3～5海里未満							1	1
計	0	4	6	3	16	7	2	38

(a)－2 見張り不十分に関する主な行動内容の状況

① 死角に対する見張りが行われなかった状況

死角に対する見張り不十分と摘示された 32 隻についてさらに分析すると、次のようになる。

・ 死角の形態の状況 (32 隻)

航走中の船首部の浮上による死角が 30 隻、機関室囲壁の死角 1 隻、船首部に張出し部を設置したことによる死角 1 隻となっている。

・ 船首部が浮上して死角となる速力の状況 (30 隻)

船首部が浮上して死角となる速力は、表 2-32 のとおり、15 ノットのときに死角が生じるのが 8 隻で全体の 26.7%と最も高くなっている。

表 2-32 死角が生じる速力の状況

速 力	隻 数	速 力	隻 数	速 力	隻 数
6 ノット		11 ノット		16 ノット	1
7 ノット	2	12 ノット	2	17 ノット	4
8 ノット	2	13 ノット	2	18 ノット	1
9 ノット	2	14 ノット	2	19 ノット	1
10 ノット	2	15 ノット	8	20 ノット	1

・ 死角の範囲の状況(32 隻)

船首方向の死角の範囲については、船首部が水平線を越えるものと摘示されたのみで、正確な数値が示されていないものが 18 隻で、また、数値が示されているものは 14 隻で、表 2－33 のとおりとなっている。

表 2－33 死角の範囲の状況

死角の範囲	隻数	死角の範囲	隻数
正船首から各舷 5 度	1	正船首から右舷 2 度左舷 6 度	1
〃 6 度	1	正船首から右舷 5 度左舷 15 度	1
〃 8 度	1	正船首から右舷 7 度左舷 2 度	1
〃 11.25 度(1 点)	3	正船首から右舷 8 度左舷 15 度	1
〃 12 度	1	正船首から右舷 20 度左舷 船首が水平線を越える	1
〃 15 度	2		

・日常とっている死角を補う措置の状況（32 隻）

日常とっている死角を補う措置についてみると、表 2－34 のとおり、船首を左右に振って死角を補う措置が 10 隻と最も多く、次いでいすから立ち上がる措置が 8 隻、操舵室天窓から顔を出す措置及び、踏み台に上がる措置が各 6 隻などとなっている。

なお、船舶によっては、これらの措置を複数とっているため、ここでは、39 措置数となっている。

表 2－34 死角を補う措置状況

死角を補う措置	隻 数
船首を左右に振る	10
いすから立ち上がる	8
操舵室天窓から顔を出す	6
踏み台に上がる(40cm～60cm)	6
身体を左右に傾けたり、位置を移動する	3
短距離レーダーとする	2
速力を落とす	1
死角は生じることは知っていたが、特段の措置はない	3
合 計	39

・本件発生時、死角に対する見張りを行わなかった理由の状況（32 隻）

本件発生時、死角に対する見張りを行わなかった理由としては、表 2－35 のとおり前方に航行の妨げとなる船舶はいないと思ったものが 19 隻と最も多く、これは前方を一瞥^{いちべつ}しただけの判断で、その思い込みが強いことで安堵感が増長して、死角に対する見張りの不作為につながっているものと思われる。

表 2－35 死角に対する見張りを行わなかった理由

死角に対する見張りを行わなかった理由	隻 数
前方に航行の妨げとなる船舶はいないと思った	19
付近に数隻の船舶を認めているが、前方には航行の妨げとなる船舶はいないと思った	3
操舵室大窓から顔を出すとしぶぎがかかった	2
可航幅の狭い進路を通航するため兩岸に気をとられた	1
航行付近の釣り場に気をとられた	1
航行付近の定置網に気をとられた	1
僚船に気をとられた	1
僚船に漁模様を電話するため	1
遠隔操舵装置では操船しにくかった	1
疲れていすに腰掛けた	1
レーダーで前方に他船の映像が見あたらなかった	1
合 計	32

② 第三船の方向のみを見ていた状況

第三船に気をとられ、その方向のみを見ていたことによる見張り不十分と摘示された 26 隻について、第三船の船種などをみると、表 2－36 同業者である遊漁船が 10 隻と最も多く、次いで漁船 6 隻、大型船 3 隻などとなっている。

第三船が遊漁船の場合は、仲間同士ということもあり漁模様などの情報収集を得ようと、その存在を気にしている傾向がみられ、このため船首方の見張りをおろそかにするケースが多くなっている。

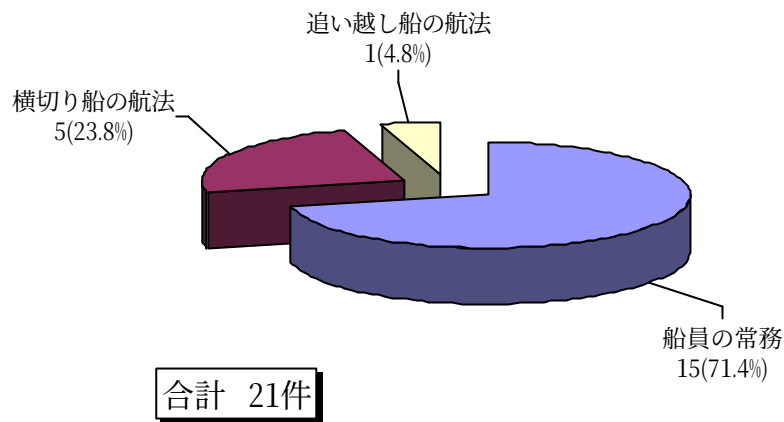
表 2－36 第三船の船種別の状況

第 三 船	隻 数	第 三 船	隻 数
遊漁船（僚船）	10	錨泊船（船種不詳）	1
漁船	6	西行船（船種不詳）	1
大型船（船種不詳）	3	その他の第三船（船種不詳）	4
プレジャーボート	1		

（b） 航法不遵守

航法不遵守は、相手船を認知し、衝突のおそれのあることを知っていたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったものである。遵守されなかった航法は、図 2－37 のとおり、いずれも海上衝突予防法の航法で、船員の常務 15 件 71.4%、横切り船の航法 5 件 23.8%、追い越し船の航法 1 件 4.8%となっている。

図 2-37 遵守されなかった航法の状況



＊ 衝突時における適用法令

衝突事件 227 件について、裁決に示された適用法令をみると、表 2-38 海上衝突予防法の適用されたものが 226 件、港則法の適用されたものが 1 件となっている。

海上衝突予防法が適用されたものについて、その内訳をみると、船員の常務が適用されたものが 177 件 78.0% と最も多く、次いで横切り船の航法が適用されたものが 30 件 13.2%、などとなっている。

このうち、船員の常務が適用されたもの 177 件の内訳は表 2-38 のとおり、漂泊船・錨泊船を避けなかったもの 151 件 66.6%、衝突回避措置をとらなかったもの 25 件 11.0% などとなっている。

表 2-38 海上衝突予防法の適用航法等別分類

(単位：件)

適用航法		件数	構成比
狭い水道の航法		2	0.9%
追い越し船の航法		7	3.1%
行会い船の航法		2	0.9%
横切り船の航法		30	13.2%
各種船舶間の航法		7	3.1%
視界制限状態の航法		1	0.4%
港則法の航法		1	0.4%
船員の常務	漂泊船と衝突	82	36.2%
	錨泊船と衝突	69	30.4%
	衝突回避措置	25	11.0%
	前路進出	1	0.4%
	計	177	78.0%
合計		227	100%

(c) 信号不履行

信号不履行の状況は、表2-39のとおり、警告信号を行わなかったもの7隻、注意喚起信号を行わなかったもの3隻などとなっている。

表2-39 信号不履行の状況

(単位：隻)

区 分	航走中	漂泊中	錨泊中	計
警告信号	1	6		7
注意喚起信号			3	3
避航を促すための有効な音響による信号		1		1
視界制限状態における音響信号	2			2
計	3	7	3	13

(1)－1 錨泊中及び漂泊中の衝突事件

遊漁船の衝突事件 227 件、250 隻のうち、漂泊中 45 隻 18.0%、錨泊中 42 隻 16.8%の計 87 隻 34.8%が航行中の船舶と衝突している。

本項においては、さらに錨泊中及び漂泊中の衝突事件について、分析を試みることにした。



(ア) 衝突の相手船の船種

相手船の船種の状況は、表 2－40 のとおり、漁船が 52 隻 59.8%、遊漁船が 18 隻 20.7%、貨物船が 8 隻 9.2%などとなっている。

また、相手船である漁船、遊漁船及びプレジャーボートを併せると 73 隻 83.9%となり、これらの船舶が同一の好漁場に集中している状況がうかがえる。

表 2－40 錨泊中又は漂泊中、衝突した相手船の船種

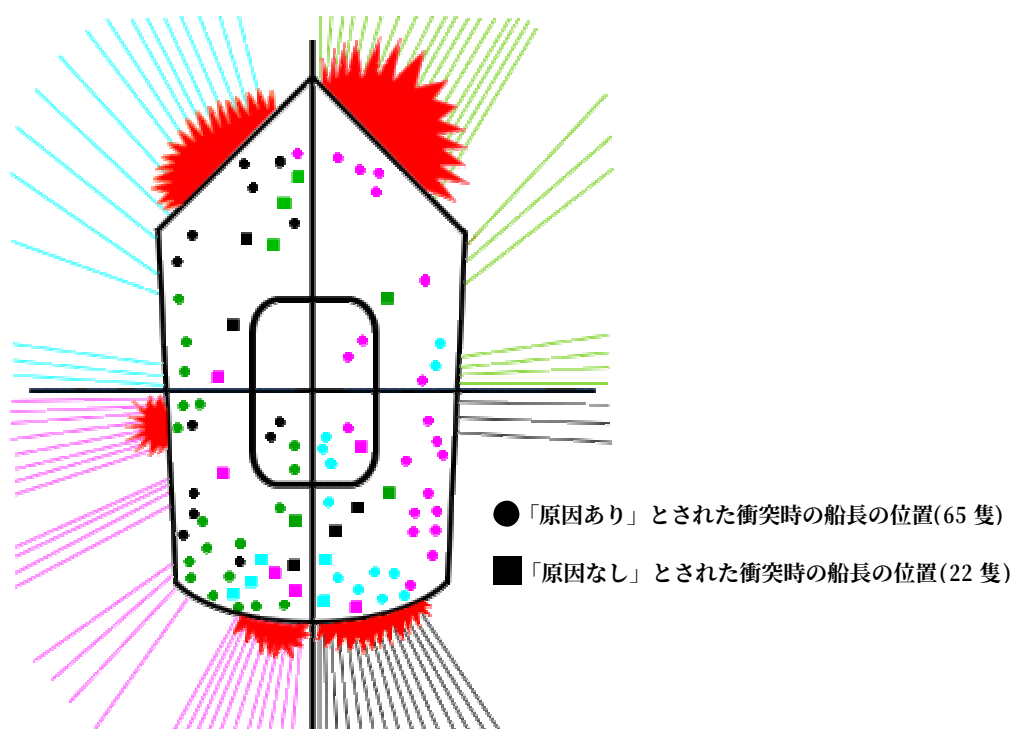
(単位：隻)

区 分		遊 漁 船			構成比
		漂泊中	錨泊中	合 計	
衝突の相手船	貨物船	3	5	8	9.2%
	油送船	3		3	3.4%
	漁船	27	25	52	59.8%
	遊漁船	8	10	18	20.7%
	瀬渡船	1	1	2	2.3%
	プレジャーボート	2	1	3	3.4%
	遊覧船	1		1	1.2%
	合 計	45	42	87	100%

(イ) 衝突時の状況

衝突時の状況について、衝突した箇所及び衝突時の船長の位置は、図2-41のとおり、船長が、相手船の進入に対して船橋、機関室囲壁等の船体中央構造物の反対側に位置している例が多い。一方、船長が、相手船の進入に対して船体中央構造物の手前に位置していた場合には、相手船に気付いて何らかの措置をとったものと思われ、漂泊中・錨泊中の遊漁船は海難発生の原因とならないとされている例が多い。

図2-41 衝突箇所、相手船の進入方向及び衝突時の船長の位置



(ウ) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況は、表2-42のとおり、死傷者80人中釣り客4人が死亡、同55人が負傷している。なお、87隻中43隻49.4%に死傷が発生しており、1隻当たりの死傷の平均は0.9人となっている。

表2-42 錨泊中又は漂泊中、死傷者の発生状況

(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	釣り客	船 員	釣り客	船 員	釣り客
遊漁船 43隻)	1	4	0	0	20	55
合 計	5		0		75	
	80					

(エ) 衝突の原因

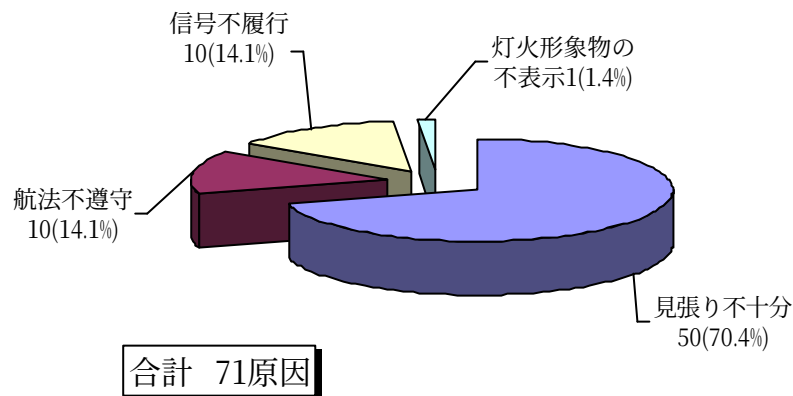
衝突の原因をみると、漂泊中45隻のうち4隻及び錨泊中42隻のうち18隻計22隻

25.3%の遊漁船は、海難発生の原因とならないと裁決されている。

漂泊中、錨泊中の遊漁船 87 隻中 65 隻に対して海難原因が摘示されており、その原因の度合いはいずれも一因となっている。

摘示された 71 原因をみると、図 2-43 のとおり、見張り不十分が 50 原因 70.4%、航法不遵守及び信号不履行が各 10 原因 14.1%、灯火形象物の不表示が 1 原因 1.4%となっている。

図 2-43 衝突の原因



(オ) 見張りの状況

見張り不十分と判断された 50 隻について衝突時の状況をみると、表 2-44 のとおり、衝突直前まで相手船を認めていなかったものが 37 隻 74.0%で、動静監視不十分であったものが 13 隻 26.0%となっている。

(a) 衝突直前まで相手船を認めていなかったもの

衝突直前まで相手船を認めていなかったものとして、見張り行為を一時中断したことにより視認しなかったもの(見張り一時中断)36 隻(錨泊中 14 隻、漂泊中 22 隻)97.3%、見張り行為をしなかったことにより視認しなかったもの(見張りなし) 1 隻 2.7%となっており、船長は、見張り行為の途中で何らかの作業を行っていることを示している。

さらに、漂泊中、錨泊中別にみると、直前まで相手船を認めていなかったものの割合は、漂泊中は 33 隻のうち 22 隻 66.7%、錨泊中は 17 隻のうち 15 隻 88.2%となっている。

直前まで相手船を認めなかった理由は、表 2-44 のとおり船長自らの釣りに気をとられたものが 24 隻 64.9%で最も多く、次いで釣り客の応対 5 隻 13.5%、釣りの準備、下船準備などの操舵室以外の船内作業を行っていたものが 6 隻 16.2%などとなっている。

なお、船長自らの釣りに気をとられたもののなかには、「釣り客の土産に加勢するため自ら釣りを行った。」などの例もある。

表 2-44 錨泊中又は漂泊中、直前まで相手船を認めなかった状況

(単位：隻)

見張りの状況	行動パターン	主な行動内容	漂泊中	錨泊中	合計	構成比
見張り行為の一時中断	操舵室内において計器類の監視、調整、修理及び無線電話などの作業	魚群探知器の監視をしていた	1		1	2.7%
	操舵室以外の船内作業	釣りの準備作業をしていた	2	1	3	8.1%
		下船準備、スパンカの収納、後かたづけ	1	2	3	8.1%
	釣り客の応対	釣り客の系のほぐし、巻き取り手伝い、雑談	5		5	13.5%
	船長の釣り	船長自らが釣りに気をとられた	13	11	24	64.9%
		小計	22	14	36	97.3%
見張り行為なし	錨泊中	休息していた		1	1	2.7%
		小計		1	1	2.7%
合 計			22	15	37	100%

(b) 動静監視不十分であったもの

(船長の判断とその後の行動)

動静監視不十分の船長の判断状況は、表 2-45 のとおり、相手船が避けると判断したもの 11 隻 84.6%、この態勢であれば無難に航過できると判断したもの 2 隻 15.4%となっている。

表 2-45 船長の具体的な判断内容

(単位：隻)

動静監視不十分の形態	船長の具体的な判断	漂泊中	錨泊中	合計
なすべき判断を行わなかった	相手船が避けると判断	10	1	11
判断したが、その判断を誤った	この態勢であれば無難に航過できると判断	1	1	2
合 計		11	2	13

また、判断した後の船長の行動をみると、表 2-46 のとおり、釣り客の応対 5 隻 38.4%、操舵室以外での船内作業及び船長自らが釣りに気をとられていたもの各 4 隻 30.8%となっている。

表 2-46 船長の判断後の行動状況

(単位：隻)

初認及び判断後の行動	行動パターン	主な行動内容	漂泊中	錨泊中	合 計
見張り行為の一時中断	操舵室以外の船内作業	アンカー作業、機関の調整、えさ・網・魚の箱詰め等作業をしていた	4		4
	釣り客の応対	釣り客の釣り具用意、糸のほぐし、雑談	4	1	5
	船長の釣り	船長自らが釣りに気をとられていた	3	1	4
合 計			11	2	13

(相手船の初認の状況)

相手船を初認したときの状況については、表 2-47 のとおり、相手船までの距離は、1 km以上 1 海里未満が 7 隻 53.8%で最も多く、次いで 1 海里以上 2 海里未満が 2 隻 15.4%などとなっており、初認から衝突に至るまでの経過時間は、3 分以上 5 分未満が 5 隻 38.5%で最も多く、5 分未満が 8 隻で全体の 61.5%となっている。

表 2-47 錨泊中又は漂泊中、初認距離・初認から衝突までの経過時間の状況

(単位：隻)

初認時間 視認距離	30秒未満	30秒～ 1分未満	1分～ 2分未満	2分～ 3分未満	3分～ 5分未満	5分～ 10分未満	10分～ 15分未満	計
150～300m未満					1			1
300～500m未満			1					1
500m～1km未満			1					1
1km～1海里未満				1	4	2		7
1～2海里未満						2		2
2～3海里未満							1	1
計	0	0	2	1	5	4	1	13

(カ) 信号の吹鳴状況

漂泊中・錨泊中における信号の吹鳴状況は、表 2-48 のとおり、漂泊中では 6 隻が警告信号、1 隻が避航を促すための有効な音響による信号をそれぞれ行わなかったことが原因とされ、錨泊中では 3 隻が注意喚起信号を行わなかったことが原因とされている。

表 2-48 信号不履行の状況

(単位：隻)

区 分	漂泊中	錨泊中	計
警告信号	6		6
注意喚起信号		3	3
避航を促すための有効な音響による信号	1		1
計	7	3	10

(1)－2 釣り場を移動中の衝突事件

遊漁船の衝突事件 227 件、250 隻のうち、31 隻 12.4%が釣り場を移動中に衝突している。
本項においては、さらに釣り場を移動中の衝突事件について、分析を試みることにした。

(ア) 釣り場移動の理由

釣り場を移動することになった理由は、釣果が良くなかった 22 隻 71.0%、潮上り中 7 隻 22.6%、風波を避けるため 2 隻 6.5%となっている。

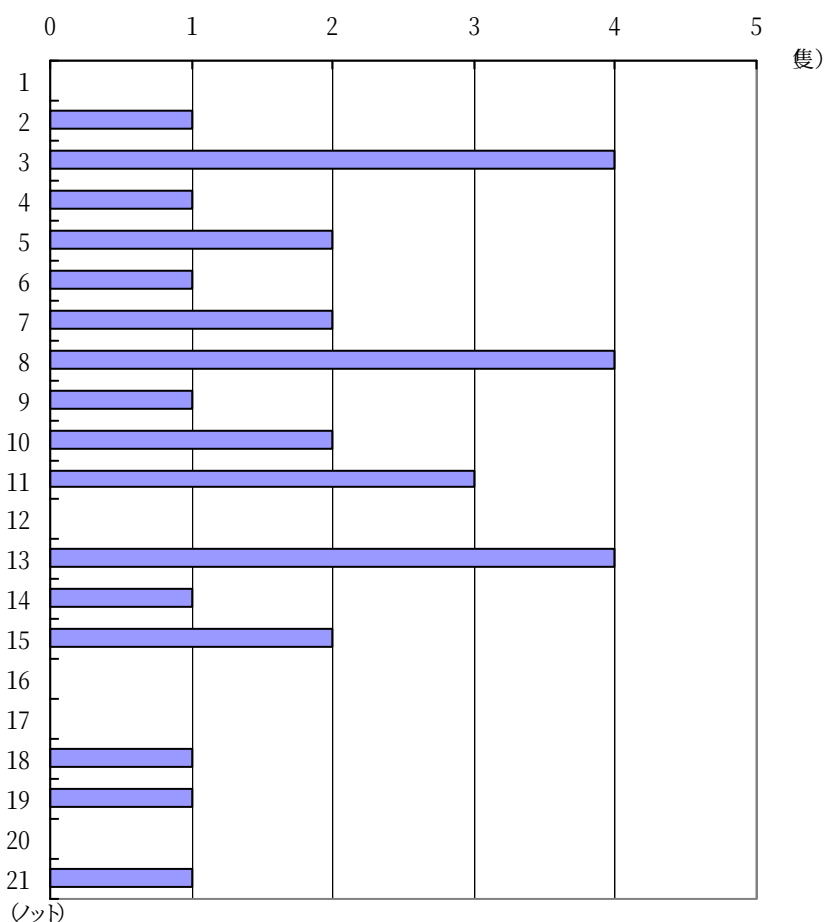
(イ) 移動開始から海難発生までの経過時間

移動開始から衝突までの経過時間は、表 2－24 のとおり、6 分以上 10 分未満が 10 隻 32.2%、2 分以上 5 分未満が 8 隻などとなっており、移動開始から 10 分未満が 21 隻 67.7%となっている。

(ウ) 衝突時の速力

衝突時の速力は、図 2－49 のとおり、1 ノットから 10 ノット未満が 18 隻 58.1%となっている。

図 2－49 衝突時速力の状況



(エ) 衝突の相手船の状況

衝突の相手船の状況は、表 2－50 のとおり、プレジャーボートが 17 隻 54.8%、遊漁船が 9 隻 29.0%、漁船が 4 隻 12.9%、貨物船 1 隻 3.2%となっている。

また、相手船の運航の形態は、漂泊中 20 隻 64.5%、錨泊中 7 隻 22.6%、航行中 4 隻 12.9%となっており、漂泊中及び錨泊中のすべてが遊漁中又は操業中となっている。

表 2－50 衝突の相手船の船種・運航形態の状況

(単位：隻)

区 分		運 航 形 態				構成比
		漂泊中	錨泊中	航行中	合 計	
衝突の相手船	プレジャーボート	11	5	1	17	54.8%
	遊漁船	5	2	2	9	29.1%
	漁船		4		4	12.9%
	貨物船			1	1	3.2%
	合 計	16	11	4	31	100%

(オ) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況は、31 隻中 5 隻 16.1%に負傷が発生し、船員 2 人及び釣り客 3 人が負傷している。

(カ) 衝突の原因

衝突の原因は、31 隻すべてが見張り不十分である。これらについて操船者の行動をパターン化してみると、操舵室内において計器類の監視、調整、修理及び無線電話などの作業を行っていて、見張り行為が一時中断されたものが多く、そのうち魚群探知器による魚群探索中が 11 隻 35.5%で、良い釣り場を探すことに気をとられて見張りがおろそかになっている例が多い。

(2) 乗揚事件（分析対象件数・隻数：30 件・30 隻）

分析の概要

- ・ 遊漁船海難 306 件のなか 30 件（30 隻）が乗揚事件で、全体の 9.8%を占めている。
- ・ 運航の形態は、釣り場から帰航中 33.3%、釣り場に向かって航走中 30.0%などとなっている。
- ・ 発航等から海難発生までの経過時間は、30 分未満が全体の 50.0%を占めている。
- ・ 乗揚による遊漁船の死傷者は、27 人となっている。
- ・ 乗揚の原因は、船位不確認 33.3%、針路の選定不適切 21.3%などとなっている。その理由は、圧流されることはないと思った、目測で進行しても大丈夫と思った、まだ接近まで余裕があると思ったなどがある。また、居眠り運航が2件(2隻)あった。

(ア) 運航の形態

運航の形態は、表 2-51 のとおり、釣り場から帰航中が 10 隻 33.3%が最も多く、次いで釣り場に向かって航走中が 9 隻 30.0%、遊漁中 6 隻 20.0%などとなっている。

また、漂泊中、錨泊中においても、4 隻が乗揚事故を起こしている。

表 2-51 乗揚事件の運航の形態

(単位：隻)

区 分	航走中	漂泊中	錨泊中	合 計
作業中	2			2
遊漁中	2	1	3	6
釣り場に向かって航走中	9			9
釣り場を移動中	3			3
釣り場から帰航中	10			10
合 計	26	1	3	30

(イ) 発航等から海難発生までの経過時間

発航等から海難発生までの経過時間は、表 2-52 のとおり 15 分未満が 9 隻 30.0%、15 分以上 30 分未満が 6 隻 20.0%で、これら 30 分未満が 15 隻 50.0%となっている。

表 2-52 海難発生までの経過時間

(単位：隻)

運航形態 経過時間	釣り場へ向 かって航行中	釣り場を 移動中	釣り場から 帰航中	漂泊中	錨泊中	合 計
15分未満	1	2	4	1	1	9
30分未満	3	2	1			6
45分未満	1				1	2
1時間未満	1					1
1時間30分未満			2			2
2時間未満	2		3		1	6
2時間30分未満			1			1
3時間未満			1			1
3時間30分未満						0
4時間未満						0
4時間30分未満			1			1
5時間未満	1					1
合 計	9	4	13	1	3	30

(ウ) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況は、表 2-53 のとおり、死傷者 27 人中、釣り客 3 人が死亡、同 23 人が負傷している。なお、30 隻中 8 隻 26.7%に死傷が発生しており、1 隻当たりの死傷の平均は 0.9 人となっている。

表 2-53 乗揚事件の死傷者の発生状況

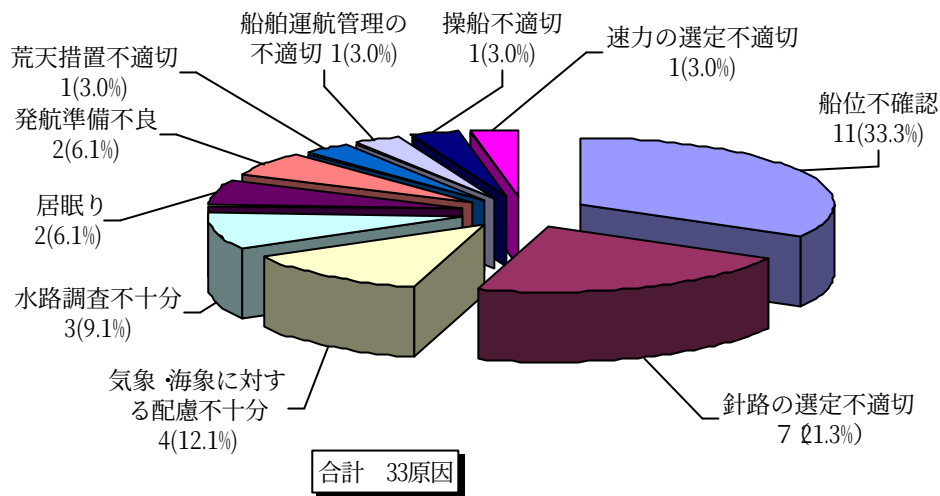
(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	釣り客	船 員	釣り客	船 員	釣り客
遊漁船 (8隻)	0	3	0	0	1	23
合 計	3		0		24	
			27			

(エ) 乗揚の原因

乗揚の原因は、図 2-54 のとおり、船位不確認 11 原因 33.3%、針路の選定不適切 7 原因 21.3%、気象・海象に対する配慮不十分 4 原因 12.1%などとなっている。

図 2-54 乗揚げの原因



全船舶を対象とした乗揚げ海難の調査（注 3）では、最も多い原因が、船位不確認と居眠りで、それぞれ全体の 25.8%となっている。

遊漁船の乗揚げ原因として船位不確認が顕著である。

（a） 船位の確認不十分（船位不確認）

船位を確認しなかった理由は、表 2-55 のとおり、圧流されることはないと思った、目測で進行しても大丈夫と思ったなど、今までは大丈夫であったという経験から船位を確認しなかったと推察される。

表 2-55 船位を確認しなかった理由

船位を確認しなかった理由	件 数
圧流されることはないと思ったもの	3
目測で進行しても大丈夫と思ったもの	3
まだ接近するまで余裕があったと思ったもの	2
魚群探索に気をとられたもの	2
目標物を誤認したもの	1
計	11

（b） 針路の選定不適切（針路選定）

針路を適切に選定しなかった理由は、表 2-56 のとおり、まだ接近するまで余裕があると思った、圧流されることはないと思ったなどとなっている。

表 2-56 針路の選定を誤った理由

針路の選定を誤った理由	件 数
まだ接近するまで余裕があったと思ったもの	2
圧流されることはないと思ったもの	2
魚群探索に気をとられたもの	2
目測で進行しても大丈夫と思ったもの	1
計	7

(3) 衝突(単)(分析対象件数・隻数：14 件・14 隻)

分析の概要

- ・ 遊漁船海難 306 件のなか 14 件(14 隻)が衝突(単)事件で、全体の 4.6%を占めている。
- ・ 運航の形態は、釣り場から帰航中 85.7%となっている。
- ・ 発航等から海難発生までの経過時間は、30 分未満が全体の 35.7%を占めている。
- ・ 衝突(単)による遊漁船の死傷者は、53 人となっている。
- ・ 衝突(単)の原因は、居眠り及び船位不確認が各 23.5%などとなっている。居眠りとなった要因は、労働による疲労と睡眠不足などがある。また、船位不確認となった理由は、目測で進行しても大丈夫と思ったなどがある。

(ア) 運航の形態

運航の形態は、釣りを終えて帰航中 12 件、釣り場を移動中及び釣り場に向かって航走中が各 1 件となっている。

(イ) 発航等から海難発生までの経過時間

釣り場発進から海難発生までの経過時間は、10 分未満 1 件、20 分未満 3 件、30 分未満 1 件、40 分未満 2 件、1 時間未満 2 件、1 時間以上 3 件となっている。

移動開始から又は釣り場へ向かって発航から海難発生までの経過時間は、15 分及び 2 時間 55 分各 1 件となっている。

(ウ) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況は、表 2-57 のとおり、死傷者 53 人中、釣り客 2 人死亡、同 46 人が負傷している。なお、14 隻中 11 隻 78.6%に死傷が発生しており、1 隻当たりの死傷の平均は 3.78 人となっている。

表 2-57 衝突(単)の死傷者の発生状況

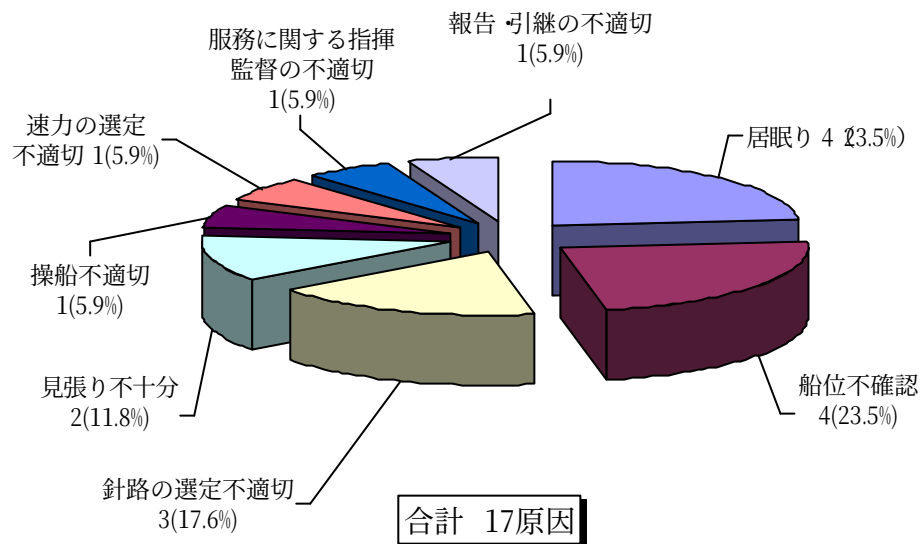
(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	旅客等	船 員	旅客等	船 員	旅客等
遊漁船 (1隻)	0	2	0	0	5	46
合 計	2		0		51	
			53			

(エ) 衝突(単)の原因

衝突(単)については14件の裁決が行われ、当該裁決によって示された海難原因は17原因あり、それを分類別にみると、図2-58のとおり、居眠り及び船位不確認各4件23.5%が最も多く、次いで針路の選定不適切3件17.6%などとなっている。

図2-58 衝突(単)の原因



(a) 居眠り運航防止措置不十分(居眠り)

居眠りと判断された4隻について、居眠りとなった原因、発航等から海難発生までの経過時間及び居眠り運航防止措置をとらなかった理由は、以下のとおりである。

事例1 連続出漁による疲労の蓄積と睡眠不足から眠気を催した。経過時間2時間24分

理由：もう港口が近いので、居眠りに陥ることはあるまいと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

事例2 平素業務がなく家にいるときには昼寝の習慣があったが、前日は大晦日で昼寝の暇がなく、操船中昼寝の時間帯にあたって眠気を催した。経過時間53分

理由：緊張を欠いて操縦を続けた。

事例3 前日の操業と夜通しの釣りで疲れた状態で眠気を催した。経過時間34分

理由：まもなく変針するので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、居眠り運航防止の措置を講じなかった。

事例4 早朝からの遊漁で疲労による眠気を催した。経過時間21分

理由：居眠りすることはあるまいと思い、居眠り運航防止の措置をとらなかった。

なお、全船舶を対象とした防波堤等衝突海難（衝突（単））の調査（注4）において、居眠りは調査対象船舶 241 隻中 38 隻 15.8%となっており、遊漁船の居眠りの割合は高い。同調査において、旅客船の居眠りはなく、乗客を運送する同じ船舶として違いが目立っている。

（b）船位の確認不十分（船位不確認）

船位不確認と判断された4隻について、船位の確認が行われなかった理由は、以下のとおりである。

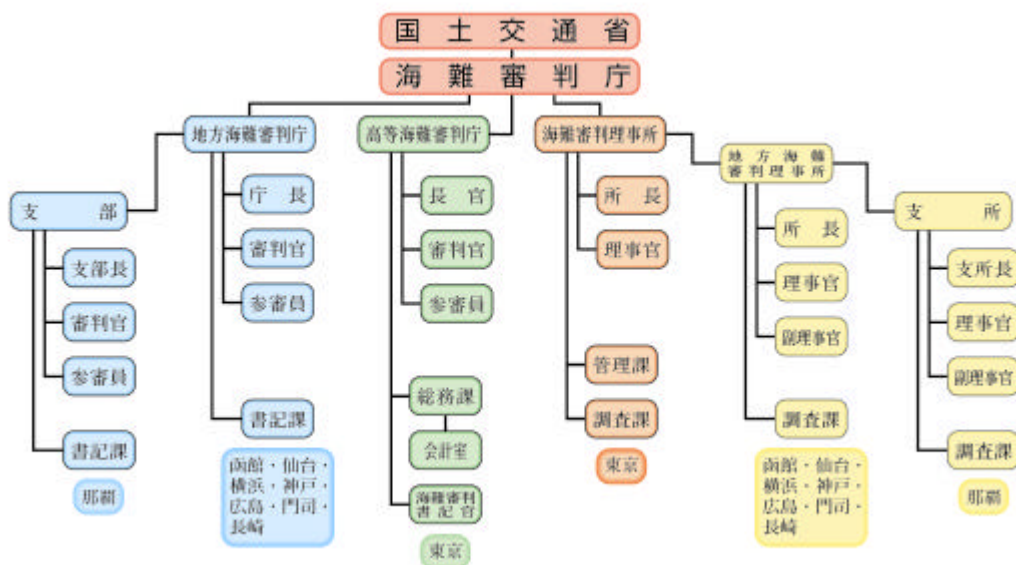
- 事例1 たまたま右舷船首方に視認した東防波堤灯台の赤灯を外東防波堤灯台の赤灯と思い込み、外東防波堤に向首していることに気付かず、いつもの針路を保って航行すれば、外東防波堤灯台を右舷側に見る態勢で入航できるものと思い、船位を確認しなかった。
- 事例2 いつもどおり防波堤灯台を目標にしていれば大丈夫と思い、レーダーを使用するなどして海岸から突出していた建設中の新しい防波堤に近づいているかを判断できるよう、船位の確認を十分に行わなかった。
- 事例3 先航する僚船の船尾灯を探すことのみに気をとられ、船位を十分に確かめなかった。
- 事例4 いつもとっている針路で島岸から離れているものと軽く考え、雨で映像が映らなくなっている小さいレンジのレーダーの調整に専念し、船位の確認を行わなかった。

参考

海難審判庁のしごと

海難審判庁組織一覧図

海難審判庁は、海難原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することを目的に、次のような組織で業務を遂行しています。



詳しくご覧になりたい方はホームページに掲載しています。

ホームページアドレス：<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

皆様からのご意見ご要望がありましたらご連絡下さい。

高等海難審判庁総務課海難分析情報室

住所：東京都千代田区霞が2-1-2

電話：03-5253-8821

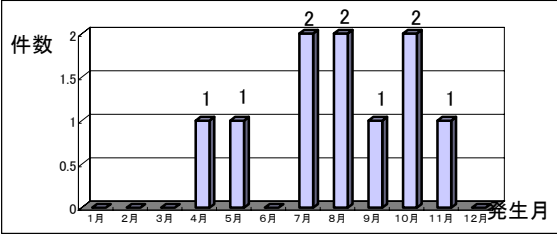
メールアドレス：maia@mlit.go.jp

（４）死傷等事件（分析対象件数・隻数：１０件１０隻）

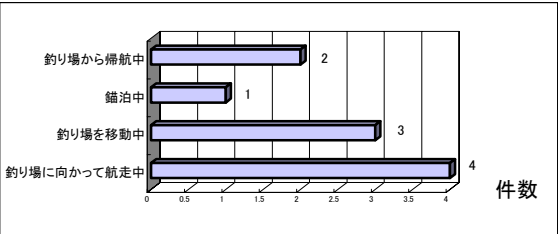
○航行中、うねりや波浪の影響で船体が動揺した際、釣り客が海中転落又は負傷した例が多く、乗船者の安全確保に対する措置が十分でなかったことが指摘されている。	○海中に転落した釣り客が救命胴衣を着用していない例もあり、常時救命胴衣を着用させる必要があることを示している。
○うねりや波浪の影響を受けたものの、風力３以下の比較的風が弱い場合に多く発生しており、比較的風が弱い場合でも、船体の動揺に対し釣り客の安全措置を十分にとる必要があることを示している。	

	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例１ 釣り客負傷	本州南岸中部	７月	１７５０	晴	２	うねり、やや高い波	釣り場に向かって航行中	２３分
事例２ 釣り客死亡	九州北岸及び西岸	１０月	０２３０	晴	３	波高１メートルの波浪	釣り場から帰航中	２５分
事例３ 釣り客死亡	東京湾	８月	１３５０	晴	なし		錨泊中	錨泊後１０分
事例４ 釣り客死亡	本州北西岸北部	５月	０６３０	晴	５	波高３メートルの高波	釣り場に向かって航行中	１８分
事例５ 釣り客負傷	本州東岸東部	１１月	１２４１	晴	２	動揺を受ける波があった	釣り場に向かって航行中	６分
事例６ 釣り客死亡	九州東岸及び南岸	７月	０３４７	晴	１	波高１メートル	釣り場に向かって航行中	１２分
事例７ 釣り客負傷	南西諸島	９月	１１４０	晴	３	うねりあり	釣り場を移動中	
事例８ 釣り客行方不明	九州北岸及び西岸	４月	１２３０	晴	なし		釣り場を移動中	
事例９ 釣り客行方不明	北海道東岸及び南岸	１０月	２１３０	曇	３	波浪の高さ１ないし１.５メートル	釣り場から帰航中	１０分
事例１０ 釣り客死亡	九州北岸及び西岸	８月	０７３０	曇	１		釣り場を移動中（潮上り中）	約１５秒

海難発生の月別状況

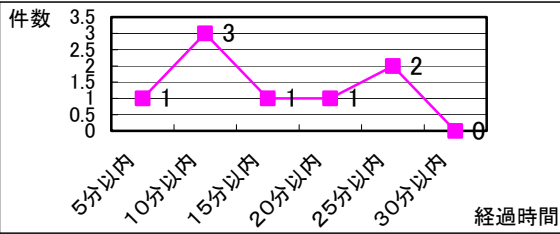


運航の状況

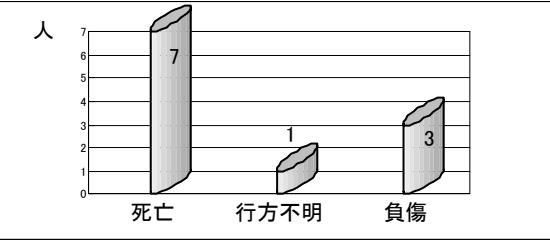


発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
うねりで縦揺れ中、高起した波を受け、船首部で座っていた釣り客が腰部を強打した	なし	釣り客１人腰椎破裂骨折、全治３箇月	この程度の動揺なら大丈夫と思い、釣り客を安全な場所に移動させなかった	釣り客の安全確保の措置が不十分
船尾端の船べりに立ち入った釣り客が、船体の動揺で平衡を失い海中に転落した	なし	釣り客１人溺死	船に慣れているので言うまでもないと思い、出航する際釣り客に対し航行中の安全について指示しなかった	安全確保についての指示が不十分
飲酒した釣り客が釣り竿を取ろうとして舷縁に上がった際、誤って足を滑らせて海中に転落した	なし	釣り客１人溺死	注意書を掲示し、天気もよいので、転落はあるまいと思い、釣り客の行動を監視しなかった	釣り客の安全確保に対する配慮不十分
甲板上に高波が打ち込んで船体が傾斜し、釣り客が海中に転落した	なし	釣り客１人溺死	波浪がこれ以上高くなったら漁港に避難すれば大丈夫と思い、直ちに荒天避難しなかった	救命胴衣が着用されず、荒天避難の措置がとられなかった
波により大きな動揺を受け、船首部で座っていた釣り客が空中に跳ね上げられて甲板に落下した	なし	釣り客１人大腿骨骨折、全治３箇月	穏やかなので大丈夫と思い、釣り客に船体動揺の危険を知らせず、安全な場所に移動させなかった	釣り客に対する安全指導が不十分
高まった波を受けた衝撃で船体が動揺し、船尾で腰掛けていた釣り客２人が海中に転落した	なし	釣り客２人溺死	これまで何事もなく大丈夫と思い、釣り客に対して安全な場所に移動するよう指示しなかった	釣り客に対する転落防止についての指示が不十分
さんご礁外縁で大波に襲われ船体が大傾斜し、釣り客が海中転落し、船とさんご礁に挟まれた	なし	釣り客１人肋骨及び腰椎骨折などの重傷	流失した釣り具に気をとられ、大波の発生に対する考慮不足で、さんご礁外縁に接近した	海象の変化に対する考慮が不十分
船首楼甲板に上がった、救命胴衣を着用しない釣り客が海中に転落し、行方不明となった	なし	釣り客１人行方不明	釣り客が船に慣れているから大丈夫と思い、安全な場所から移動しないよう強く指示しなかった	事故防止についての指示が不十分
船体がやや大きく傾斜した際、敷板上に腰掛けていた釣り客が舷側まで滑り海中転落した	なし	釣り客１人行方不明、のち死亡と認定された	転落のおそれに思い至らず、低い形状のブルワークに差し板を取り付けなかった	釣り客が乗船する際の安全措置が不十分
近くに同業船の点する狭い釣り場で潮上り中、舷縁の釣り客に他船の突起物が当たった	なし	釣り客１人多発肋骨骨折による呼吸不全で死亡	釣り客が慣れているので大丈夫と思い、安全な場所に退避させなかった	釣り客の安全確保についての措置が十分でなかった

発航から海難発生までの経過時間



死傷等の状況



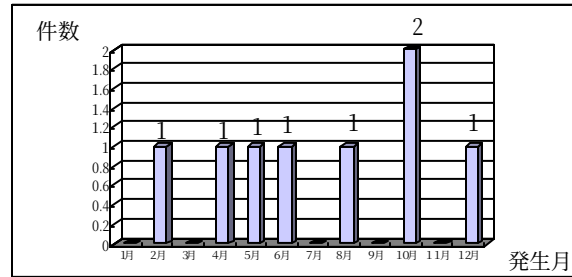
(5) 転覆事件（分析対象件数・隻数：8件8隻）

○遊漁船全体の海難発生時の気象・海象は、全般的には穏やかな状況である。遊漁の性格上、条件のよいときに出航していること、また、船長等が、気象について、正確な情報を入手し、的確な判断をしていることの現われでもある。一方、気象情報の入手が不十分であったり、気象の変化について判断を誤った場合には、重大な事件を引き起こしている。	○転覆事件については、気象・海象に対する配慮が十分でなかったこと、荒天避難が早期になされなかったことなどが原因として指摘されている。
--	--

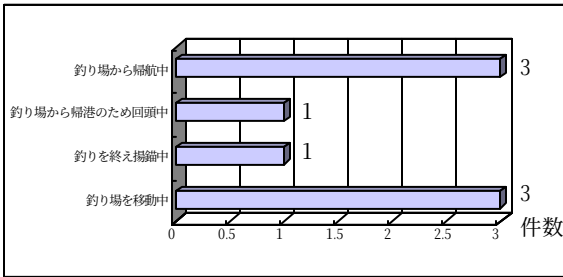
	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	九州北岸及び西岸	6月	1330	晴	5	うねり、波高5メートル 波浪注意報	釣り場から帰航中	30分
事例2	瀬戸内海等	2月	1325	曇	6	波高2.5メートルの波	釣り場から帰航中	35分
事例3	本州東岸北部	8月	1150	晴	3	複合したうねり	釣り場を移動中	50分
事例4	瀬戸内海等	4月	0640	晴	4	やや高い波浪	釣り場を移動中	30分
事例5	九州北岸及び西岸	10月	1000	曇	4	海上風警報	釣り場から帰航のため回頭中	帰航開始時（回頭中）
事例6	九州北岸及び西岸	10月	1220	曇	5	波高1.5メートル	釣り場から帰航中	15分
事例7	本州東岸北部	5月	0930	晴	1	高いいそ波	釣り場を移動中	8分
事例8	本州南岸中部	12月	1120	晴	なし		釣りを終え揚錨中	帰航開始直前（揚錨中）

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
うねりを受けながら狭い水路に進入し、追い波を斜め後方から受け、復原力を喪失して転覆	大破 廃船処分	釣り客4人(救命胴衣着用なし)中3人溺死 船長肋骨骨折	通り慣れているから大丈夫と思い、後方からうねりを受けながら水路に進入した	追い波に対する配慮が不十分
帰航中に高まった大波を船尾から受けて大傾斜し、一瞬のうちに転覆した	機関等濡損 船体破損	船長及び釣り客5人は全員救助された	釣り客に釣果をあげさせようと思い、気象海象に対する配慮をしなかった	気象海象に対する配慮が十分でなかった
浅所が散在する海域内を航行し、高起した大波に遭遇して一瞬に復原力を超える大傾斜で転覆した	消波ブロックに打ち上げられ大破	船長及び釣り客1人は救助された	目的地に早く行きたいと思い、浅所海域に対する配慮を十分に行わなかった	高波の発生しやすい浅所海域に対する配慮が不十分
風波が増勢した際、荒天避難の時機が遅れ、帰航中に高波を受けて転覆した	船外機等に濡損	船長救助、釣り客1人溺死	まだ大丈夫であろうと思い、早めに釣りを中止して港内に避難しなかった	気象海象に対する配慮が十分でなかった
回頭中横波を受け、船体が大傾斜して復原力を喪失し、転覆	船体破損	船長及び釣り客1人は救助された	さほど波が高まることはないと思い、早期に帰航避難しなかった	帰航避難が早期にされなかった
風が強まって帰航中、追い波に舵効を減殺されて横波を受け、船体が大傾斜して復原力を喪失し、転覆した	船外機、電気系統に濡損	船長及び釣り客1人は救助された	港内ではさほど波が高くないものと思い、釣りを続け、早期に避難しなかった	荒天避難が早期になされなかった
いそ波が高起して砕けた白波の立つ水域に進入して、大波を正横方向から受け一瞬にして転覆	船外機使用不能	船長及び釣り客5人は全員救助された	大波の合間を見て航行すれば、大きな白波が立っている水域に進入しても大丈夫と思った	波浪状況の監視が不十分
錨索が岩に絡まり機関をかけて引き回して船体が大傾斜し、更に人の移動で大傾斜して浸水、復原力を喪失して転覆した	転覆の状態で曳航中に沈没	船長及び釣り客2人は全員救助された	根がかりした錨索を外す際、何とかやれないものかと機関を全速力前進にかけ、同索を切断しなかった	根がかりした錨索を切断せず、機関を使用して大傾斜した

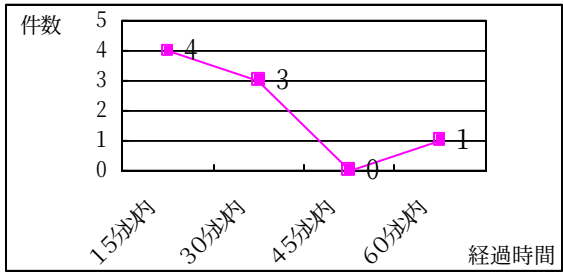
海難発生の月別状況



運航の状況



発航から海難発生までの経過時間



死傷等の状況



（６）機関損傷事件（分析対象件数・隻数：５件５隻）

○機関損傷の各原因は、遊漁船の運航にかかわる特有の原因とは認められないが、主機の整備・点検・取扱不良、潤滑油の点検・取扱不良など、船舶運航の基本的な作業が十分に行われていないことを示している。

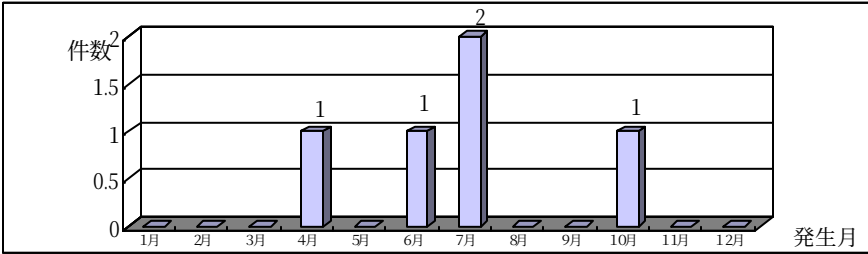
○事件は、いずれも釣り客を乗せて航行中に発生し、その結果、運転不能となり、他船に曳航されて帰港した例が多い。

○天候や海域の条件に恵まれ、釣り客に死傷等の被害は生じなかったものの、機関損傷により運転不自由となることは、更に大きな事故につながる危険をはらんでいる。

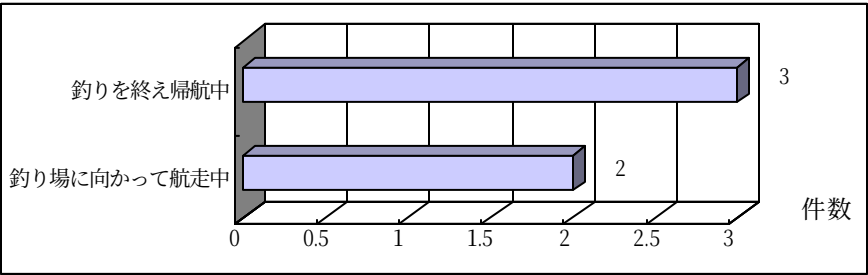
	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例１	南西諸島	１０月	１７３０	曇	３		釣りを終え帰航中	１時間
事例２	南西諸島	７月	０９２０	晴	２		釣り場に向かって航走中	２０分
事例３	本州南岸中部	４月	０５００	晴	３		釣り場に向かって航走中	１時間
事例４	本州南岸中部	６月	１３３０	晴	２		釣りを終え帰航中	釣り場発進後１５分
事例５	本州南岸中部	７月	１４３０	曇	２	やや波があった	釣りを終え帰航中	釣り場発進後３０分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
海中を浮遊していたロープが両舷プロペラに絡み付き、船体が振動、異音を発し、主機回転数が低下した	前進クラッチ焼損、プロペラ曲損	船長他１人及び釣り客２人全員無事、曳航されて帰港	海中浮遊のロープは、水面下に没した状態で視認できなかった	海中を浮遊していたロープが両舷プロペラに絡み減速機に過大なトルクがかかった
燃焼不良となったまま運転が続けられ、主機の回転数が急激に低下し、異音を発した	主機全シリンドラヘッド肩部亀裂等	船長他１人及び釣り客５人全員無事、片舷機で帰港	主機の排気ガスの色が徐々に黒くなったが、運航にさほど支障がなかったことから大丈夫と思い、整備しなかった	主機の整備が十分でなかった
冷却海水のこし器のこし網の目詰まりが掃除されないまま運転が続けられ、排気温度が上昇して過負荷警報が吹鳴した	主機シリンドラピストン焼損	船長他１人及び釣り客１２人は全員無事、回転を下げて帰港	こし器が詰まって事故を起こしたことがなかったので大丈夫と思い、点検しなかった	主機冷却海水系のこし器の点検が不十分で、冷却が阻害された
主機潤滑油ポンプ等からの漏油に気付かないまま運転が続けられ、潤滑油量が不足し、クランク軸受等が焼損して自停した	主機クランク軸など焼損	船長及び釣り客９人全員無事、曳航されて帰港	主機潤滑油系統に漏洩箇所があると判断し、業者に点検整備依頼した際、漏洩箇所の点検を強く指示しなかった	主機潤滑油系統の漏洩調査が不十分であった
主機潤滑油こし器の取り付け不良のゴムパッキンが運転中の油圧で外れ、油路を狭め、主軸受などが焼損して異音を発した	主機主軸受焼損等	船長及び釣り客１０人は全員無事、曳航されて帰港	こし器のエLEMENTを取り替えてこし器を組み立てる際、ゴムパッキンの装着状態に注意することなく組み立てた	主機潤滑油こし器の整備が不十分であった

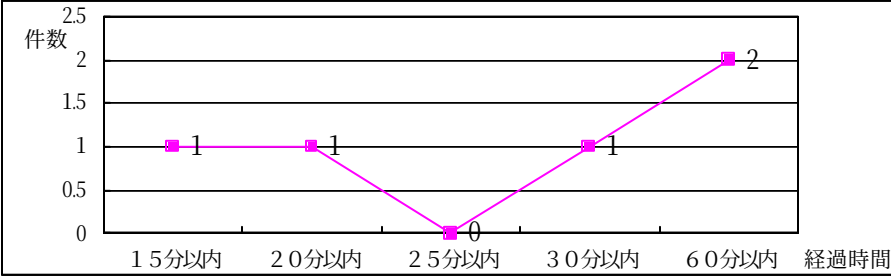
海難発生 の 月別状況



運航の状況



発航等から海難発生までの経過時間



（7）運航障害事件（分析対象件数・隻数：5件5隻）

○運航障害事件5件のうち3件の原因は、燃料不足によって主機が運転不能となっている。	12年)中、燃料不足となった例は2件0.1%であり、遊漁船においては3件0.9%とその割合が多く、運航の初歩というべき発航前の確認が十分に行われていないことを示している。
○漁船を対象とした海難の調査(注1)においては、対象船舶1,465隻(平成9年から同	

	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	本州 南岸中部	4月	1345	曇	4	波やや高い	釣りを終え帰航中	9時間45分
事例2	南西諸島	6月	0945	晴	1	うねりあり	釣り場に到着したとき	35分
事例3	南西諸島	5月	1230	晴	3		釣りを終え帰航しようとしたとき	釣り場到着後3時間20分
事例4	本州 南岸中部	12月	1130	晴	3		釣りを終え帰航中	6時間30分
事例5	南西諸島	9月	1730	晴	2		釣りを終え帰航しようと揚錨中	2時間30分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
掃除されず長期間保有されていた予備タンクの燃料油を使用し、滞留したスラッジなどでこし器が詰まって主機回転が低下した	燃料に異物が混入	船長他1人及び釣り客12人全員無事、曳航されて帰港	主機の運転に支障を来たしかなかったので大丈夫と思い、燃料油の管理をしなかった	燃料油の管理が十分でなかった
燃料油を補給しないまま出航し、釣り場に到着して主機を中立運転としたとき、主機が停止した	なし	船長及び釣り客3人全員無事、曳航されて帰港	釣り場が近いので大丈夫と思い、燃料油を補給しなかった	燃料油の補給が不十分であった
主機の予熱装置給電表示ランプが点滅する状況下、主機が始動せず運転不能となった	主機が始動できなくなつた	船長及び釣り客1人は無事、曳航されて帰港	給電表示ランプが点滅した際、それまで主機が始動できたので大丈夫と思い、端子を点検しなかった	主機予熱装置の接続端子の点検が不十分で、主機の始動ができなくなった
燃料油を補給しないまま出航し、帰航中主機の燃料油系に空気が吸引され、主機が自停した	なし	船長及び釣り客2人全員無事、曳航されて帰港	発航するに当たり燃料油タンクの油面計の汚れを油面と思い込み、燃料油量を点検しなかった	主機の燃料油量の点検が十分でなかった
燃料油を補給しないまま出航し、帰航のため揚錨中、主機燃料ポンプが空気を吸い、自停した	なし	船長及び釣り客1人は全員無事、巡視船から補油	燃料タンクを満杯としてから数回の使用で、まだ十分に残っていると思い、残量を確認しなかった	燃料油の残量確認がなされなかった

（8）火災事件（分析対象件数・隻数：3件3隻）

○火災の原因は、機関の点検不十分又は電路の過熱となっており、遊漁船の運航にかかわる特有の原因と認められないが、機器の点検・確認といった船舶運航の基本的な	作業が十分に行われていないことを示している。
--	------------------------

	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	瀬戸内海 中部	7月	1450	晴	1		釣りを終え帰航中	8時間50分
事例2	本州 南岸中部	8月	0555	晴	なし		釣り場に向かって航走中	25分
事例3	東京湾	9月	1435	晴	3		釣りを終え帰航中	6時間5分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
主機警報装置が故障したまま放置され、送風機が停止した際、主機が過熱し可燃物が燃え出した	主機その他損傷及び浅瀬に乗り揚げ船体軽損	船長及び釣り客8人全員無事	主機警報装置の一部のランプが点滅していたことから正常と思い、同装置を点検しなかった	主機警報装置の点検が不十分で、主機が過熱したまま運転された
機関室内船内電源用蓄電池の充電回路の電源から発火し、周囲の皮膜などに燃え移った	機関室内全焼	船長及び釣り客6人は来援の僚船に全員移乗した	充電回路に使用されていた電線は、点検困難な取り付け状態で、船長分からず	電路に束ねられた蓄電池の充電回路が、短絡又は過熱して発火した
主機始動回路のメインスイッチの接続端子付近の電線の皮膜が燃え船体や機関室内に延焼した	船体焼損、船尾部が浸水して海底に着座	船長他1人及び釣り客21人は来援の僚船に全員移乗した	船長は、始動回路電線の皮膜内の断線等、発見困難な異常状態を知る由もなかった	始動回路の配線が接続端子部の異常で過熱又はスパークした

(9) 沈没事件（分析対象件数・隻数：2 件 2 隻）

○沈没の原因は、船体の水面下に当たる部分の防水に関する整備不適切及び同部の応急措置の不適切で、遊漁船の運航にかかわる特有の原因とは認められないが、	浸水を防止するための作業が确实に行われていないことを示している。
---	----------------------------------

	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	北海道北岸及び西岸	4月	1330	晴	3	波高0.5メートル	釣り場を移動中	釣り場を発進後5時間10分
事例2	九州北岸及び西岸	5月	1600	晴	3		曳航されて帰航中	曳航開始後25分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
防水措置のとられていなかった船尾甲板下プロペラのぞき窓の鋼製蓋が外れ、機関室内に浸水し、船尾から海没した	沈没全損	船長及び釣り客10人は通りかかった貨物船に救助された	鋼製蓋のパッキン部からの漏水を認め自ら圧着したので大丈夫と思い、専門業者に防水措置を依頼しなかった	船底部のぞき窓鋼製蓋の漏水防止措置が十分でなかった
シーアンカー索が推進器翼に絡み、舵軸点検口を開放して作業し、同口を開放したまま曳航され、海水が浸入して沈没した	機関に濡損 船体はのち引き揚げられた	船長及び釣り客1人は通りかかった遊漁船に移乗した	推進器翼の絡み除去作業中、曳航されることになり、曳航作業を急ぐことに気をとられ舵軸点検口を閉鎖しなかった	船底の舵軸点検口が閉鎖されないまま曳航され、同点検口から海水が浸入した

(10) 遭難事件（分析対象件数・隻数：1 件 1 隻）

○発生件数は1件であるが釣り客1人の死亡を招いている。遭難の原因は、風が強まって近くの港に避難する際、三角波が発生する海域に進入し、波浪が船内に打ち込んで水船となったものであるが、平素、荒天の際に避難する港を選定し、その状況について調査するなど、荒天の際に速やかに避難できるよう準備しておく必要があることを示している。	なお、釣り客の死亡は、救命胴衣を着用して海上に逃れて泳いでいるうち、救命胴衣が外れたことによるものである。
---	---

	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	本州南岸中部	10月	1400	晴	5		釣りを終え帰航中	20分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
帰航中西風が強まり漁港に避難する際、三角波が発生する同漁港の防波堤外側の水域に進入し、三角波を受けて水船となった	主機等に濡損	船長及び釣り客3人は救助されたが、釣り客1人が泳いでいるうち救命胴衣が外れ溺死	風浪を正横から受けると危険と思い、そのままの針路で進行し、三角波が発生する水域に進入した	三角波が発生する水域に進入し、波浪が船内に打ち込んだ

(11) 施設損傷事件（分析対象件数・隻数：1 件 1 隻）

○施設損傷事件の原因は、遊漁船の運航にかかわる特有な原因とは認められないが、	航海の基本である船位の確認が十分に行われていないことを示している。
--	-----------------------------------

	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	本州南岸中部	3月	1500	曇	4		釣りを終え帰航中	釣り場を発進後30分

発生の状況	施設の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
のり網設置区域の境界付近を航行中、船位を確認しないまま進行し、のり網に進入しプロペラに網索が絡み航行不能となった	のり網及び同網付属具等に損傷	船長及び同乗者2人は無事	のり網に近付けばブイが視認できるものと思い、船位を確認しなかった	船位の確認が不十分で、のり網に進入した