

まえがき

近年、国民の海洋レジャーへの志向が盛んになり、遊漁者数は年間延べ3,860万人に達し、またこれらの遊漁者を船で漁場に案内する事業（いわゆる遊漁船業）を営む者は、37,000人に達しています。

他方、昭和63年7月23日潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件が発生し、この事故を契機に「遊漁船業の適正化に関する法律」が平成元年10月1日から施行され本年で13年目を迎えています。

このような状況のなか、遊漁船・瀬渡船の海難発生は、毎年横ばいの傾向となっていますが、事故による死傷者の発生率は、他の船種より高くなっており、釣り客の安全を確保し、海難の再発防止を図ることが重要な課題となっています。

このため、今回は、平成3年から同12年の10年間において裁決がなされた遊漁船・瀬渡船海難について統計的手法などにより分析を行いました。

第1編では、遊漁船（遊漁船業の用に供する船舶のうち専ら釣船に供する船舶）を対象として、海難発生を発航から帰航までの各段階に分けて、その原因と傾向をまとめてみました。

第2編では、瀬渡船（遊漁船業の用に供する船舶のうち専ら磯等の釣り場に案内する船舶）を対象として、遊漁船と同様なまとめを行いました。

また、第3編では、遊漁船、瀬渡船海難の再発防止に向けて、事故が最も多かった衝突事故を主にした防止策を提言としてまとめてみました。

今回の調査・分析により、海難の実態とそれをめぐる問題点について、関係者の理解が深められれば幸いです。

用語の説明

海 難

海難審判法では、次のように定義している。

(海難の発生)

第2条 次の各号に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

- 1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。
- 3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

すなわち、1号は「物の損傷」、2号は「人の損傷」、3号は「それ以外の海難」を規定している。

海難の種類(事件種類)

海難の態様は、多種多様であるが、海難の種類としては、次のように分類している。

衝突...船舶が、航行中又は停泊中の他の船舶と衝突又は接触し、いずれかの船舶に損傷を生じた場合をいう。

衝突(単)...船舶が、岸壁、棧橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触し、船舶又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合をいう。

乗揚...船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、沈船等に乗揚げ又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じた場合をいう。

沈没...船舶が海水等の浸入によって浮力を失い、船体が水面下に没した場合をいう。

転覆...荷崩れ、浸水、転舵等のため、船舶が復原力を失い、転覆又は横転して浮遊状態のままとなった場合をいう。

遭難...海難の原因、態様が複合していて他の海難の種類の一に分類できない場合、又は他の海難の種類の内いずれにも該当しない場合をいう。

行方不明...船舶が行方不明になった場合をいう。

火災...船舶で火災が発生し、船舶に損傷を生じた場合をいう。
ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く。

爆発...積荷等が引火、化学反応等によって爆発し、船舶に損傷を生じた場合をいう。

機関損傷...主機、補機が故障した場合、又は燃料、空気、電気等の各系統が損傷した場合をいう。

属具損傷...船体には損傷がなく、船舶の属具に損傷を生じた場合をいう。

施設損傷...船舶が船舶以外の施設と衝突又は接触し、船舶には損傷はないものの、当該

施設に損傷を生じた場合をいう。

死傷等...船舶の構造、設備又は運用に関連し、乗組員、旅客等に死傷又は行方不明を生じた場合をいう。ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く。

安全障害...船舶には損傷がなかったが、貨物の積み付け不良のため、船体が傾斜して転覆等の危険な状態が生じた場合のように、切迫した危険が具体的に発生した場合をいう。

運航障害...船舶には損傷がなかったが、燃料・清水の積み込み不足のために運航不能に陥った場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が増大することが予想される場合をいう。

船舶の種類

遊漁船.....遊漁船の適正化に関する法律（昭和63年12月23日法律第99号）第2号に定める遊漁船業の用に供する船舶のうち、瀬渡船を除いたものをいう。また、同法第3条に定める遊漁船業の届出の有無、漁船登録の有無等にかかわらず、海難発生当時に遊漁船として使用されていたものをいう。

瀬渡船.....遊漁船の適正化に関する法律（昭和63年12月23日法律第99号）第2号に定める遊漁船業の用に供する船舶のうち、専ら釣り客を乗せ、磯等の釣り場に案内する船舶をいう。

旅客船.....定期旅客船、カーフェリー、連絡船等、主として旅客の運送に従事する船舶で、旅客定員が12人を超えるものをいう。

貨物船.....コンテナ船、自動車運搬船、砂利運搬船等、主として貨物の運送に従事する船舶をいう（油送船を除く）。

漁船.....漁ろう船、さけ・ます母船、漁獲物運搬船等、漁船法第2条第1項第1号から第4号までに定める船舶をいう。

プレジャーボート.....海洋性レジャーに使用される船舟類で、一般に娯楽、スポーツの用に供する船舶をいう。

発生場所

北海道北岸及び西岸 紋別～稚内～雄冬岬～白神岬

北海道東岸及び南岸 紋別～十勝川口～白神岬（津軽海峡を含む）

本州東岸北部 尻屋崎～隆ヶ崎～阿武隈川口（陸奥湾を含む）

本州東岸東部 阿武隈川口～犬吠崎～野島崎

本州南岸中部 野島崎～天竜川口～日ノ御崎

瀬戸内海等 紀伊水道～友ヶ島水道～瀬戸内海～豊後水道

- 四 国 南 岸 蒲生田岬～高茂崎
本州北西岸北部 竜飛崎～鼠ヶ関～糸魚川
本州北西岸中部 糸魚川～経ヶ岬
本州北西岸西部 経ヶ岬～川尻岬（隠岐諸島を含む）
九州北岸及び西岸 川尻岬～坊ノ岬（壱岐、対馬、五島列島及び男女群島を含む）
九州東岸及び南岸 鶴御崎～坊ノ岬
南 西 諸 島 北緯29度の緯度線以南のトカラ群島、奄美群島、沖縄群島、先島群島、尖閣諸島及び大東諸島の沿岸水域
南 方 諸 島 八丈島以南の伊豆諸島及び小笠原群島の沿岸海域

トン数

総トン数をいう。

その他

参考資料

- 注1 「漁船海難の実態」平成13年3月海難審判庁
注2 「旅客船海難の実態」平成8年3月海難審判庁
注3 「乗揚海難の実態」平成11年3月海難審判庁
注4 「防波堤等衝突海難の実態」平成9年3月海難審判庁

目 次

第1編 遊漁船海難の分析	1
第1 遊漁船海難の発生状況	1
1 海難発生の動向	1
2 事件種類別の発生状況	2
3 死亡、行方不明、負傷者の発生状況	2
(1) 死傷、行方不明、負傷者の推移	2
(2) 死傷者の発生率の推移	3
第2 海難の実態及び原因分析	4
分析対象船舶	
1 海難の実態	5
(1) 事件種類別の状況	5
(2) 発生場所の状況	5
(3) 遊漁船の状況	6
(ア) トン数	6
(イ) 船齢及び船質	7
(ウ) 定員	7
(4) 発生月、曜日、時刻等の状況	8
(5) 気象の状況	12
(6) 乗組員・釣り客の状況	13
(ア) 乗組員数・釣り客数	13
(イ) 船長の年齢、経験年数、海技免状等	14
(7) 船体の損傷状況	15
2 事件種類別の分析	16
(1) 衝突事件	16
(ア) 発生場所の状況	16
(イ) 運航の状況	16

(ウ) 衝突の相手船の状況	17
(エ) 死傷者等の発生状況	19
(オ) 衝突の原因	19
(1) - 1 錨泊中及び漂泊中の衝突事件	28
(ア) 衝突の相手船の船種	28
(イ) 衝突時の状況	29
(ウ) 死傷者の発生状況	29
(エ) 衝突の原因	29
(オ) 見張りの状況	30
(カ) 信号の吹鳴状況	32
(1) - 2 釣り場を移動中の衝突事件	33
(ア) 釣り場移動の理由	33
(イ) 移動開始から海難発生までの経過時間.....	33
(ウ) 衝突時の速力	33
(エ) 衝突の相手船の状況	34
(オ) 死傷者の発生状況	34
(カ) 衝突の原因	34
(2) 乗揚事件	35
(ア) 運航の形態	35
(イ) 発航等から海難発生までの経過時間	35
(ウ) 死傷者の発生状況	36
(エ) 乗揚の原因	38
(3) 衝突(単)事件	38
(ア) 運航の形態	38
(イ) 発航等から海難発生までの経過時間	38
(ウ) 死傷者の発生状況	38
(エ) 衝突(単)の原因	39
(4) 死傷等事件	42
(5) 転覆事件	44
(6) 機関損傷事件	46
(7) 運航阻害事件	48
(8) 火災事件	48
(9) 沈没事件	50

(10) 遭難事件	5 0
(11) 施設損傷事件	5 0
第3 事例研究	5 2
1 衝突事件 - 1	5 2
2 衝突事件 - 2	5 4
3 釣り客死亡事件	5 6
4 転覆事件	5 8

第2編 瀬渡船海難の分析 60

第1 瀬渡船海難の発生状況 60

- 1 海難発生の動向 60
- 2 事件種類別の発生状況 61
- 3 死亡、行方不明、負傷者の発生状況 61
 - (1) 死傷、行方不明、負傷者の推移 61
 - (2) 死傷者の発生率の推移 61

第2 海難の実態及び原因分析 63

分析対象船舶

- 1 海難の実態 63
 - (1) 事件種類別の状況 63
 - (2) 発生場所の状況 63
 - (3) 瀬渡船の状況 64
 - (ア) トン数 64
 - (イ) 船齢及び船質 65
 - (ウ) 定員 65
 - (4) 発生月、曜日、時刻等の状況 66
 - (5) 気象の状況 67
 - (ア) 天候 67
 - (イ) 風力 67
 - (ウ) 警報・注意報等の発表状況 68
 - (6) 乗組員・釣り客の状況 69
 - (ア) 乗組員数・釣り客数 69
 - (イ) 船長の年齢、経験年数、海技免状等 69
 - (7) 船体の損傷状況 70
- 2 事件種類別の分析 71
 - (1) 衝突事件 71
 - (ア) 運航の状況 71

(イ) 衝突の相手船の状況	7 2
(ウ) 死傷者の発生状況	7 3
(エ) 衝突の原因	7 3
(2) 乗揚事件	7 5
(ア) 発生場所の状況	7 5
(イ) 運航の形態	7 5
(ウ) 発航等から海難発生までの経過時間	7 6
(エ) 死傷者の発生状況	7 6
(オ) 乗揚の原因	7 6
(3) 死傷等事件	8 0
(4) 転覆事件	8 2
(5) 衝突(単)事件	8 4
(6) 遭難事件	8 4
第3 事例研究	8 6
1 転覆事件	8 6
2 乗揚事件	8 8
3 衝突(単)事件	8 9

第3編 再発防止に向けて（提言）

- 1 遊漁船関係団体への提言 9 1
- 2 船長（遊漁船業者）への提言..... 9 1

第1編 遊漁船海難の分析

第1 遊漁船海難の発生状況

1 海難発生の動向

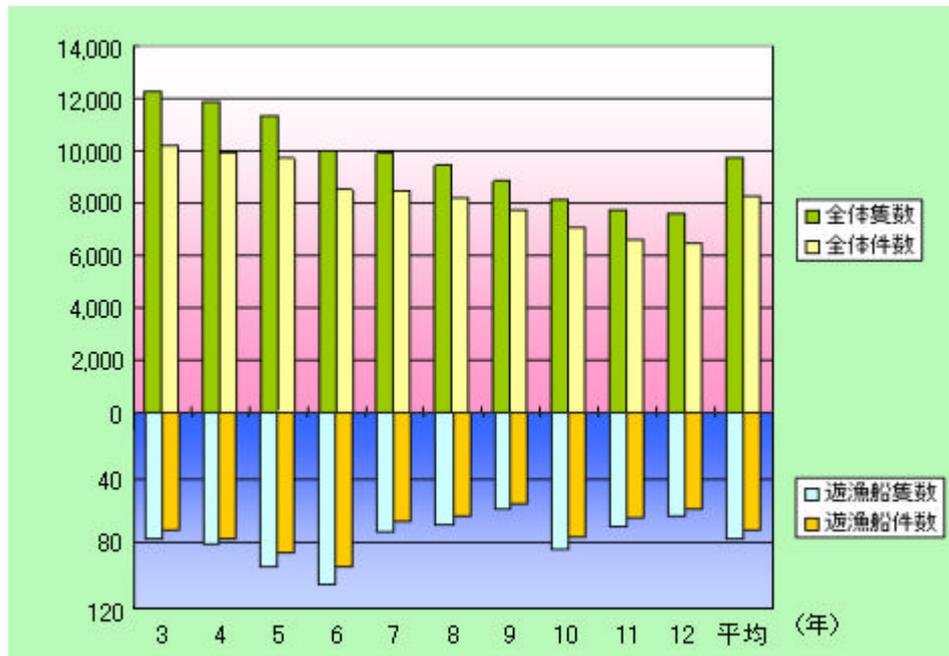
理事官は、自らのほか、海上保安庁、管海官庁、警察官及び市町村長並びに外国に駐在する領事官から報告を受けて認知した事件を直ちにその事実を調査し、証拠を集取して、海難審判によりその実態を明らかにし、原因を究明する必要があると判断したもののみを地方海難審判庁に対して審判開始の申立を行う。

ここでは、理事官が認知した遊漁船の海難発生件数及び隻数を平成3年から同12年までの10年間の推移並びに各年の遊漁船の総隻数からその発生率をみた。

遊漁船海難の発生隻数をみると平成6年の105隻がピークで、その後、各年60隻台で横ばい又は漸減の傾向で推移している。

また、水産庁・(社)全国遊漁船業協会発表の「遊漁船業統計表」から遊漁船(「主として船釣」)の総隻数と遊漁船海難発生隻数との関係から、その発生率をみると平成6年は、0.28%と最も高く、10年間を平均すると0.21%となる。

図1-1 発生件数及び隻数の推移



	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均	
海 難	全体隻数	12,257	11,900	11,360	10,032	9,907	9,436	8,881	8,144	7,743	7,599	9,726
	全体件数	10,207	9,962	9,743	8,535	8,498	8,190	7,703	7,081	6,628	6,442	8,299
	遊漁船隻数(A)	78	81	95	105	73	69	60	84	70	64	78
	遊漁船件数	72	78	86	95	67	64	56	76	65	59	72
主として釣船隻数(B) (毎年3月末現在)	35,971	37,645	37,970	37,141	36,440	36,773	36,813	36,787	37,280	37,443	37,026	
発生率 (B/A×100)%	0.22	0.22	0.25	0.28	0.20	0.19	0.16	0.23	0.19	0.17	0.21	

2 事件種類別の発生状況

海難の発生状況を事件種類別にみると、表1-2のとおり、衝突が503隻（64.6%）と最も多く、次いで遭難、乗揚、死傷等の順となっている。

表1-2 事件種類別の発生隻数の推移

（単位：隻）

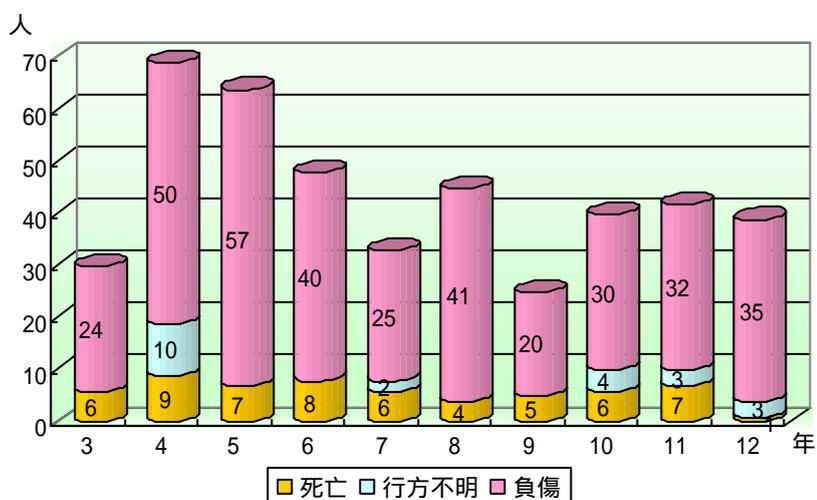
事件名 \ 年	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	構成比
衝突	48	46	59	66	49	44	46	54	48	43	503	64.6%
衝突(単)	3	6	2	2		2	3	6	4	2	30	3.9%
乗揚	9	3	7	12	8	5	2	3	8	4	61	7.8%
沈没	1	1	2	1				1			6	0.8%
転覆	2	6	6	5	4	3		4	1	2	33	4.2%
遭難	6	11	8	7	4	8	2	11	3	5	65	8.3%
火災	1		1	3	2		1	2	1	2	13	1.7%
機関損傷	2		5			1	2			1	11	1.4%
属具損傷				1	1		1				3	0.4%
施設損傷	1		1	1			1		1		5	0.6%
死傷等	3	7	1	7	3	3	2	3	4	4	37	4.7%
安全 運航阻害	2		3		2	3				1	11	1.4%
船体行方不明		1									1	0.1%
合計	78	81	95	105	73	69	60	84	70	64	779	100.0%

3 死亡、行方不明、負傷者の発生状況

死傷者数の推移は、図1-3のとおり、平成4年の69人がピークで、最近3年間をみると40人程度で推移している

(1) 死亡、行方不明、負傷者の推移

図1-3 死傷、行方不明者の推移

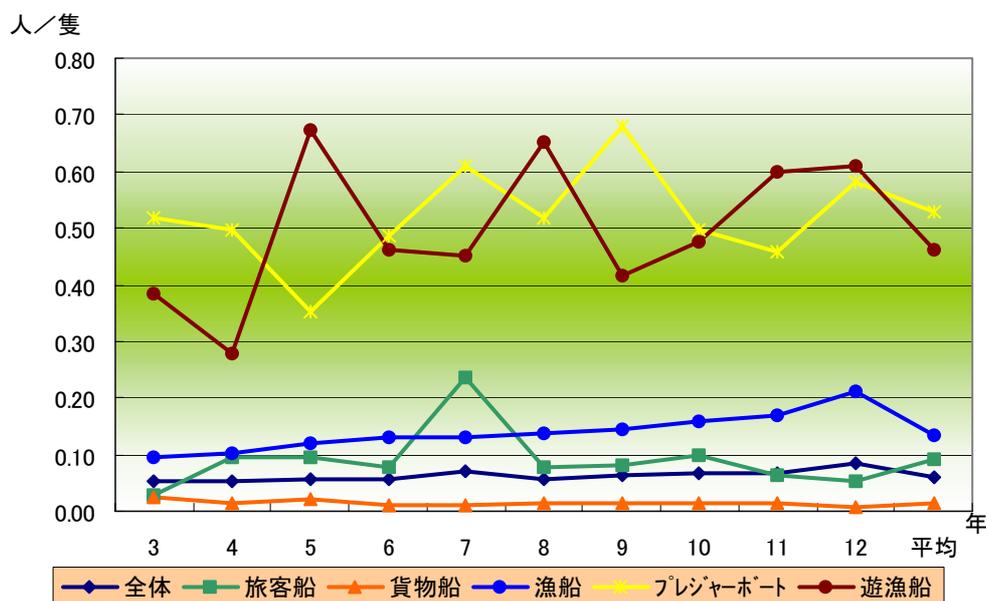


(2) 死傷者の発生率の推移

遊漁船海難に伴う死傷者の発生率をみると図1-4のとおり、平成4年には、1隻の事故当たり0.85人が死傷等を被っている。平均は0.56人/隻となっている。

全船種における死傷者の平均発生率は0.06人/隻となっており、遊漁船は全体平均より約9倍高い。さらに、船種別に比較するとプレジャーボートの発生率とほぼ同レベルとなっており、遊漁船は、プレジャーボートと並んで死傷者等の発生率が高いことを示している。

図1-4 死傷者の発生率の推移



	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均
全船種	0.05	0.05	0.06	0.06	0.07	0.06	0.06	0.07	0.07	0.08	0.06
旅客船	0.03	0.09	0.09	0.08	0.24	0.08	0.08	0.10	0.06	0.05	0.09
貨物船	0.03	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01	0.02
漁船	0.10	0.10	0.12	0.13	0.13	0.14	0.14	0.16	0.17	0.21	0.13
プレジャーボート	0.52	0.50	0.35	0.49	0.61	0.52	0.68	0.50	0.48	0.53	0.53
遊漁船	0.38	0.85	0.67	0.46	0.45	0.65	0.42	0.48	0.60	0.61	0.56

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)

事件種類	トン数					合 計
	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	
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)

船齢	トン数					合 計	構成比
	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		
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							不 詳	合 計
	5人未満	5～9人	10～12人	13～19人	20～49人	50人以上			
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							不 詳	合 計
	5人未満	5～9人	10～12人	13～19人	20～49人	50人以上			
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見ると、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 損 傷	施 設 損 傷	死 傷 等	運 航 阻 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

(単位：件)

月 \ 曜日	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

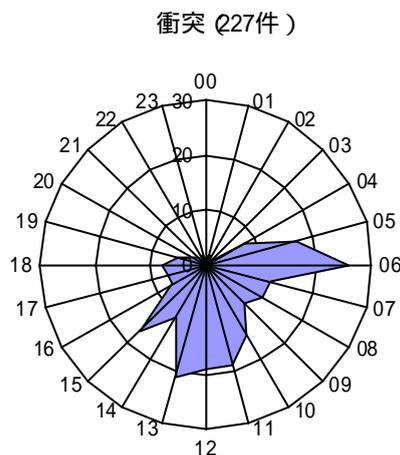
(単位：件)

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	運航障害	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。

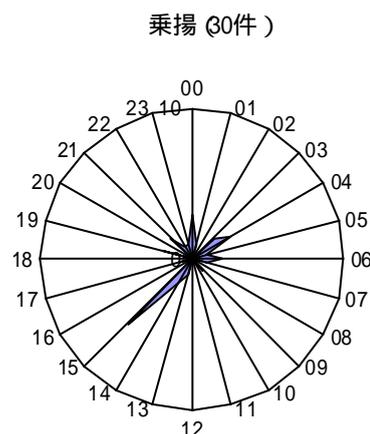
図2-11 衝突の発生時刻



(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。

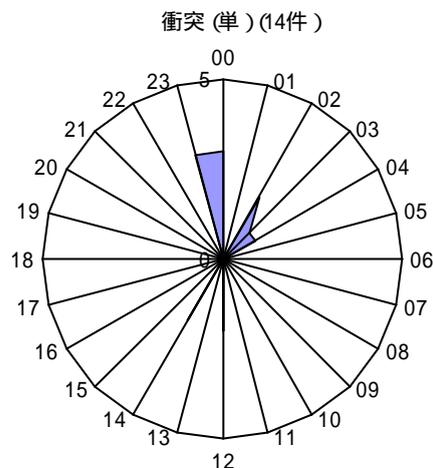
図2-12 乗揚の発生時刻



(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	施設損傷	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	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	1	72
(件数)	30	3	9	0	5	1	0	0	0	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	
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	
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	
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、釣り客の対応など、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）

経過時間 \ 運航形態	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		
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

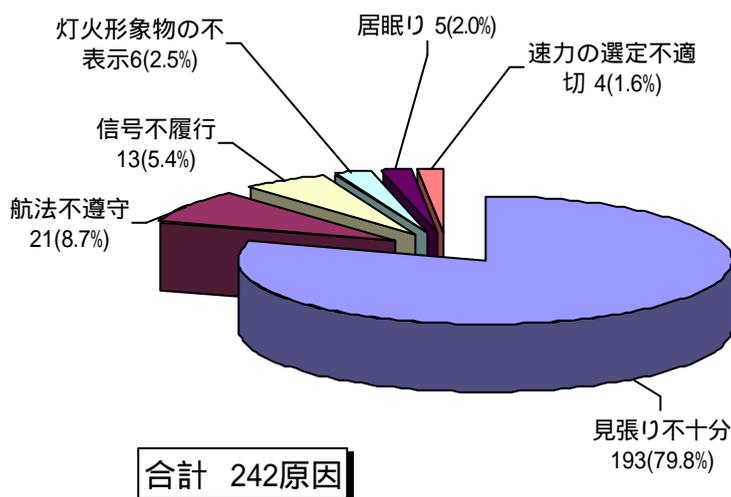
(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	釣 客	船 員	釣 客	船 員	釣 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、裁決の中で示された 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見ると、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。



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		3	1.9%
		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%
	釣り客の対応	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	155	100%

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ついたもの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対応（釣り客の釣り具用意、系のほぐし、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%
	釣り客の対応	釣り客の釣り具用意、系のほぐし、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	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

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^{いちへつ}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
操舵室天窓から顔を出すとしぶきがかかった	2
可航幅の狭い進路を通航するため両岸に気をとられた	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舵しにくかった	1
疲れていずに腰掛けた	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

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。

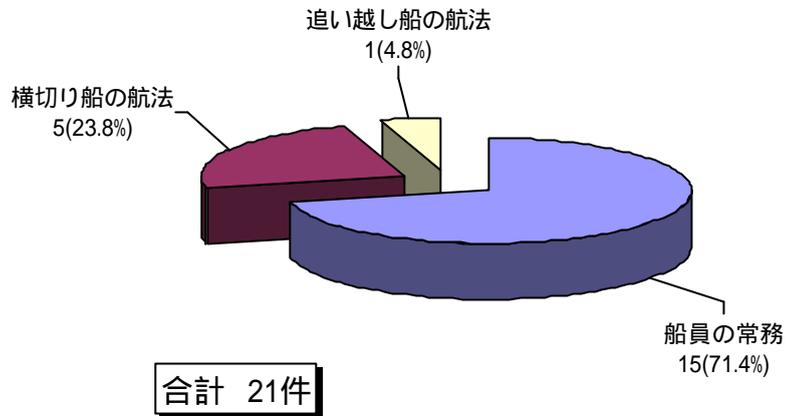
表 2 - 36 第三船の船種別の状況

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

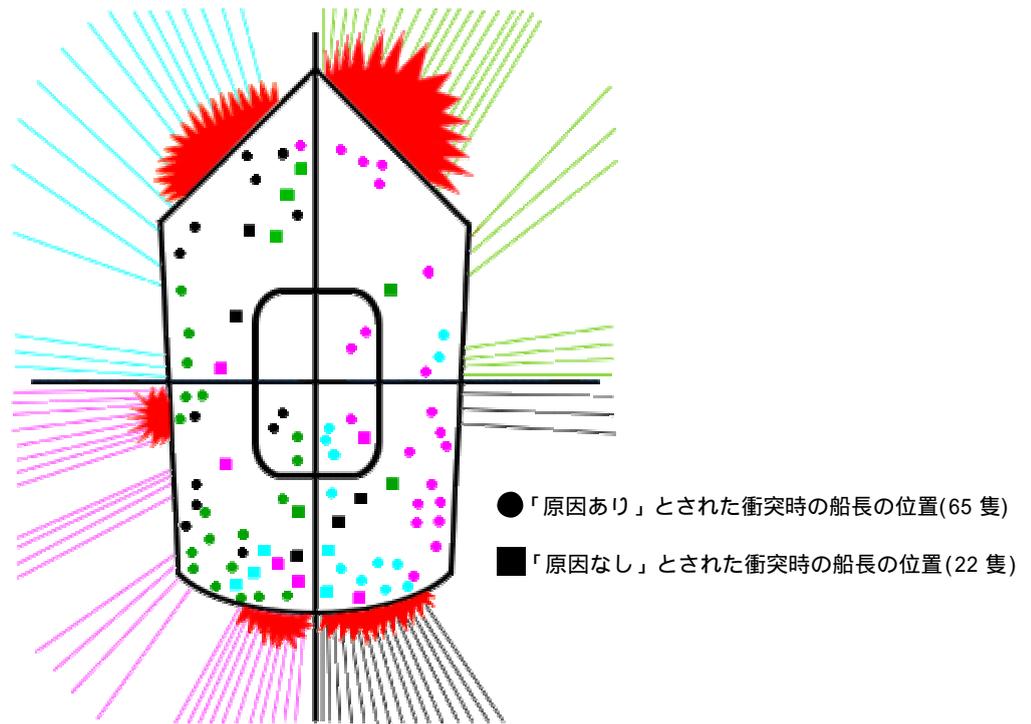
(単位：隻)

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、漂流中・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 錨泊中又は漂流中、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

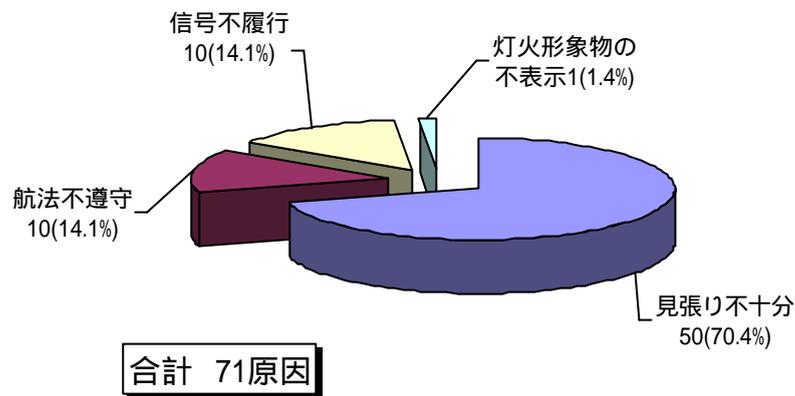
衝突の原因をみると、漂流中 45 隻のうち 4 隻及び錨泊中 42 隻のうち 18 隻計 22 隻

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、次いで釣り客の対応 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
	釣り客の対応	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、釣果が悪くなかった 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。

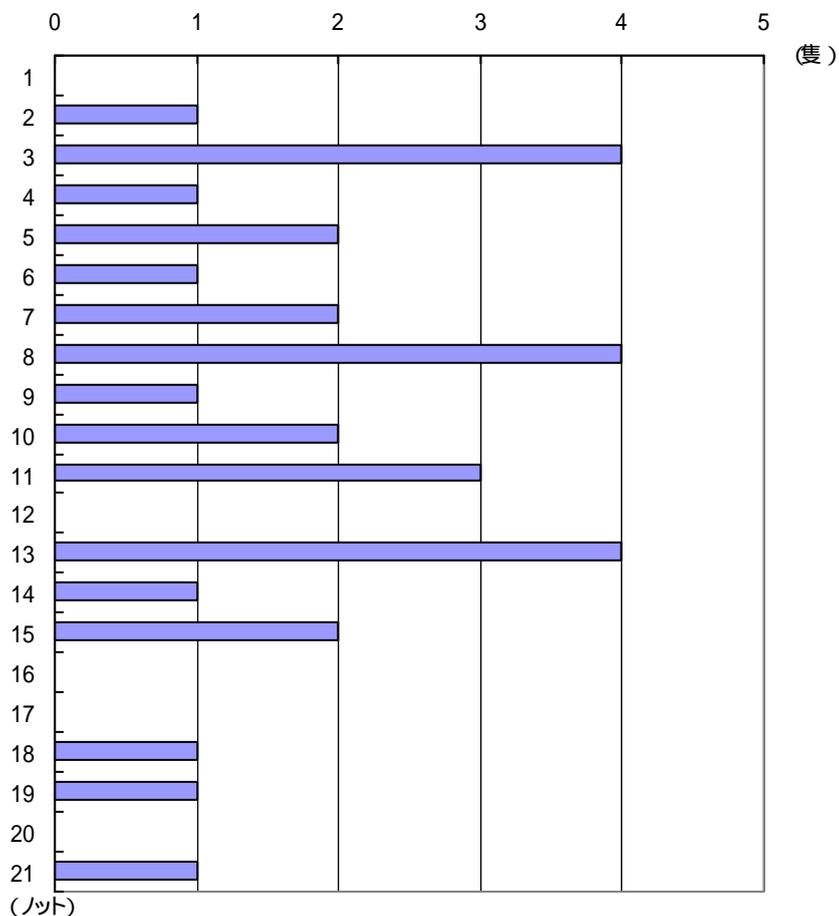
(イ) 移動開始から海難発生までの経過時間

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

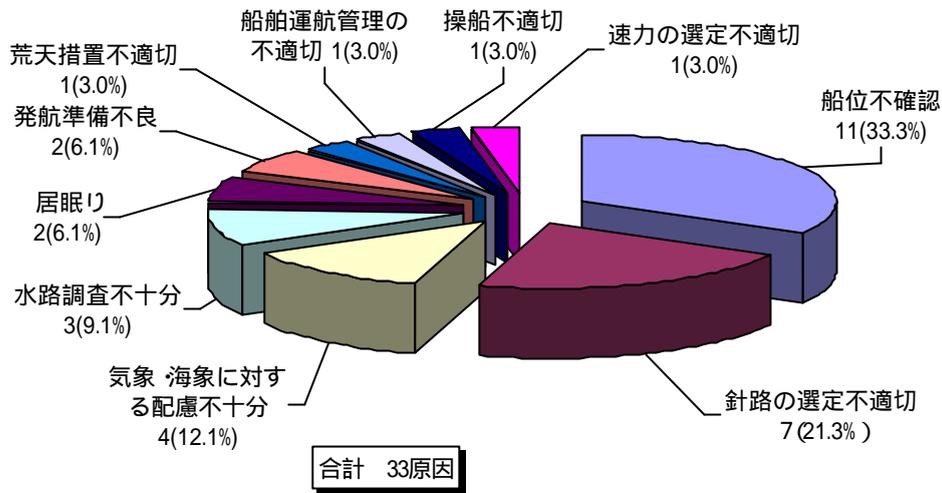
(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	釣 客	船 員	釣 客	船 員	釣 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 乗揚の原因



全船舶を対象とした乗揚海難の調査（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

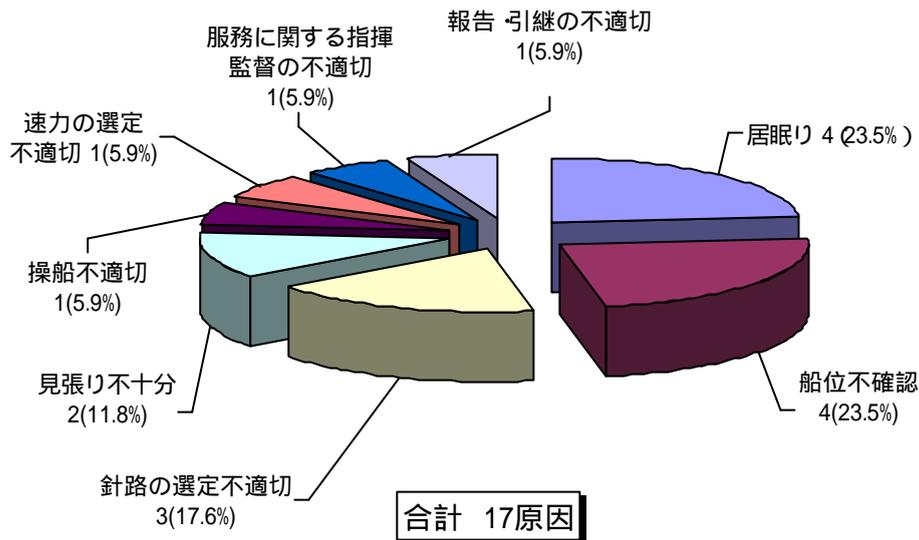
(単位：人)

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 (11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件の判決が行われ、当該判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。

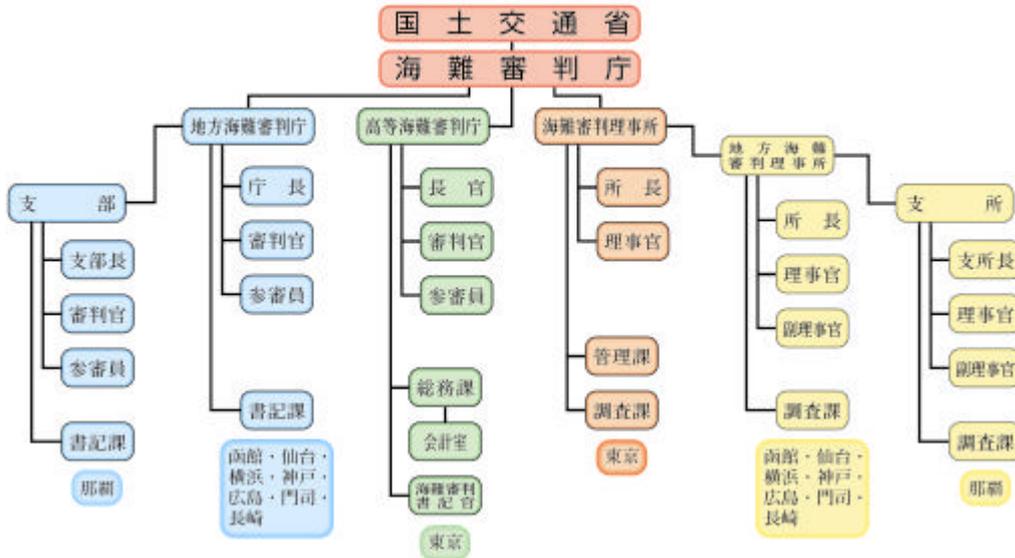
（b）船位の確認不十分（船位不確認）

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を気にとられ、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。

海難審判庁組織一覽図

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。

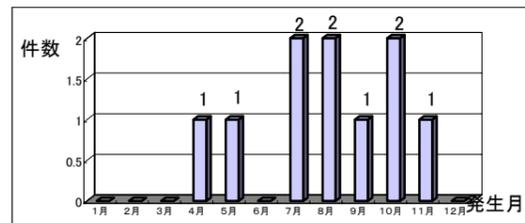
○うねりや波浪の影響を受けたものの、風力3以下の比較的風が弱い場合に多く発生しており、比較的風が弱い場合でも、船体の動揺に対し釣り客の安全措置を十分にとる必要があることを示している。

○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。

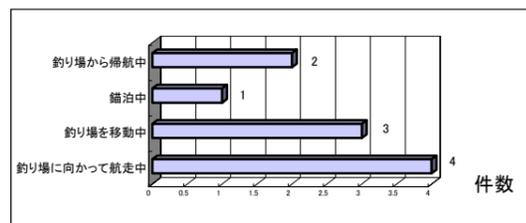
事例	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1 釣り客負傷	本州南岸中部	7月	1750	晴	2	うねり、やや高い波	釣り場に向かって航走中	23分
事例2 釣り客死亡	九州北岸及び西岸	10月	0230	晴	3	波高1メートルの波浪	釣り場から帰航中	25分
事例3 釣り客死亡	東京湾	8月	1350	晴	なし		錨泊中	錨泊後10分
事例4 釣り客死亡	本州北西岸北部	5月	0630	晴	5	波高3メートルの高波	釣り場に向かって航走中	18分
事例5 釣り客負傷	本州東岸東部	11月	1241	晴	2	動揺を受ける波があった	釣り場に向かって航走中	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走中	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

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走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、天気もよいため、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

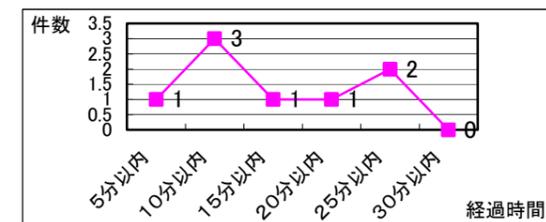
海難発生の月別状況



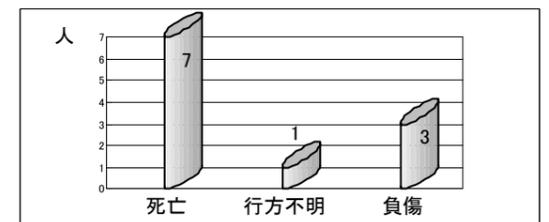
運航の状況



発航から海難発生までの経過時間



死傷等の状況



(5) 転覆事件 (分析対象件数・隻数：8件8隻)

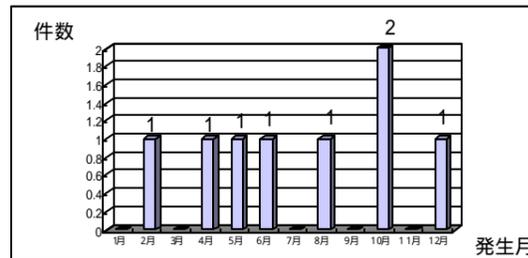
○遊漁船全体の海難発生時の気象・海象は、全般的には穏やかな状況である。遊漁の性格上、条件のよいときに出航していること、また、船長等が、気象について、正確な情報を入手し、的確な判断をしていることの現われでもある。一方、気象情報の入手が不十分であったり、気象の変化について判断を誤った場合には、重大な事件を引き起こしている。

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。

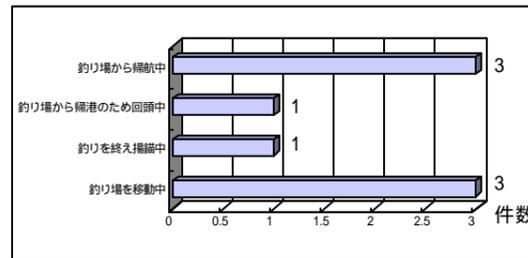
事例	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	九州北岸及び西岸	6月	1330	晴	5	うねり、波高5メートル 波浪注意報	釣り場から帰航中	30分
事例2	瀬戸内海等	2月	1325	曇	6	波高2.5メートルの波	釣り場から帰航中	35分
事例3	本州東岸北部	8月	1150	晴	3	複合したうねり	釣り場を移動中	50分
事例4	瀬戸内海等	4月	0640	晴	4	やや高い波浪	釣り場を移動中	30分
事例5	九州北岸及び西岸	10月	1000	曇	4	海上風警報	釣り場から帰航のため回頭中	帰航開始時(回頭中)
事例6	九州北岸及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

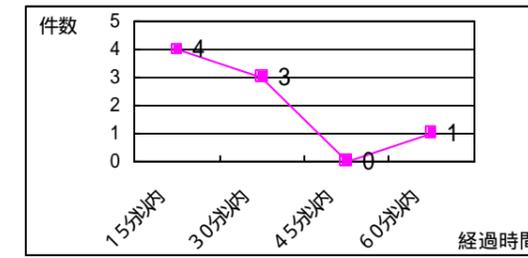
海難発生の月別状況



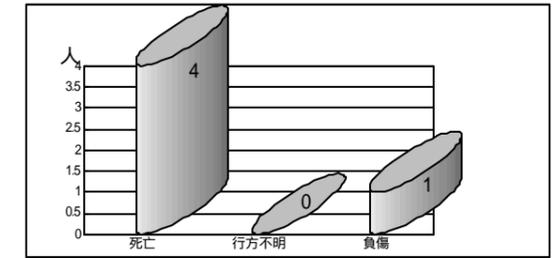
運航の状況



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。

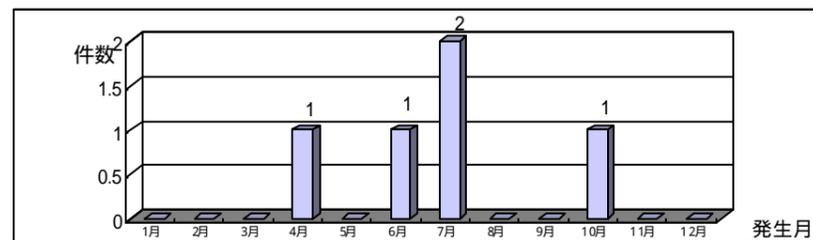
○事件は、いずれも釣り客を乗せて航行中に発生し、その結果、運転不能となり、他船に曳航されて帰港した例が多い。

○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。

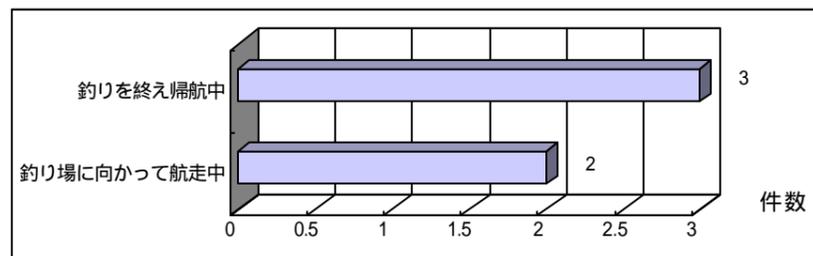
事例	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	南西諸島	10月	1730	曇	3		釣りを終え帰航中	1時間
事例2	南西諸島	7月	0920	晴	2		釣り場に向かって航走中	20分
事例3	本州南岸中部	4月	0500	晴	3		釣り場に向かって航走中	1時間
事例4	本州南岸中部	6月	1330	晴	2		釣りを終え帰航中	釣り場発進後15分
事例5	本州南岸中部	7月	1430	曇	2	やや波があった	釣りを終え帰航中	釣り場発進後30分

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、異音を発生し、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、異音を発生した	主機全シリンダヘッド肩部亀裂等	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が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	主機シリンダピストン焼損	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ため大丈夫と思い、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生した	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	こし器のエレメント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

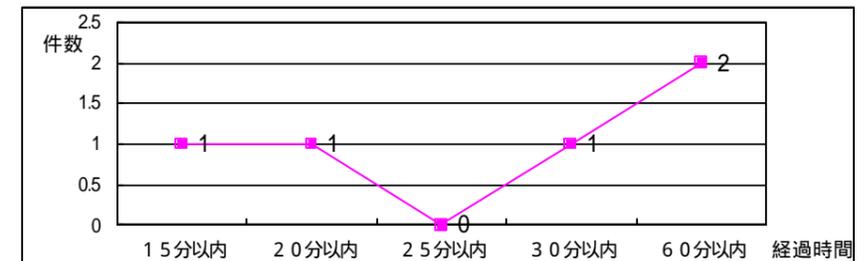
海難発生月の別状況



運航の状況



発航等から海難発生までの経過時間



(7) 運航阻害事件 (分析対象件数・隻数：5件5隻)

○運航阻害事件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。
○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

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。

事例	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たことが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、主機が始動せず運航不能となった	主機が始動できなくなった	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。

事例	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確実に行われていないことを示している。

事例	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。

事例	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。

事例	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

第3 事例研究

1 衝突事件 - 1

夜間、遊漁船が釣り客を乗せ漁場に向け東航中、船首死角に対する見張りが不十分で、前路で漂泊中の遊漁船と衝突した事例

船舶の要目等

船種	遊漁船W丸	遊漁船O丸
総トン数	5.2 トン	4.89 トン
発生日時	平成9年2月23日05時40分	
発生場所	千葉県房総半島東方沖合	
天候等	晴、北北東風、風力1、視界良好	
損害等	W丸 船首部に擦過傷 O丸 左舷船首部を圧壊、釣り客3人が胸部打撲等	

事件の概要

W丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客8人を乗せ遊漁の目的で平成9年2月23日05時20分千葉県太夫崎漁港を発し、同漁港東方沖合の釣り場に向かった。

W丸船長は、航行中の動力船が表示する法定の灯火を掲げ、発航後しばらく低速で走り、その後15.0ノットで進行し、W丸は高速力で航走すると船首浮上により死角が生じることを知っていたが、多くの遊漁船が集まる漁場より北方の別の漁場に向かうつもりであったことから、船首方に他船はいないものと思い、作動中のレーダーを短距離レンジに切り替えて活用するなり、操舵室天井の開口部から顔を出すなりして船首死角に対する見張りを十分に行うことなく、操舵室のいすに腰掛けて操船にあたった。

W丸船長は、05時30分正船首2海里のところ为先航するO丸を初認することができ、同時36分には作業灯を点じて漂泊を開始した同船を正船首1海里に視認することができ、船首死角に入ってその存在に気付かず、同船を避ける措置をとることなく05時40分原針路、原速力のままW丸の船首がO丸の左舷船首に後方から60度の角度で衝突した。

また、O丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客4人を乗せ遊漁の目的で同日05時05分太夫崎漁港を発し、同漁港東方沖合の釣り場に向かった。O丸船長は、航行中の動力船が表示する法定の灯火を掲げ10.0ノットで進行し、05時33分前示衝突地点に至って釣り客に釣りの準備をさせるため60ワットの作業灯を点じて漂泊を始めたが、接近する他船があ

れば漂泊中の自船を避けるものと思い、周囲の見張りを十分に行わず、魚群探知器の監視に熱中していたところ、来航するW丸の存在に依然気付かず、さらに接近するW丸に対して警告信号を行わず、衝突を避ける措置をとることなく、前示のとおり衝突した。

海難原因

本件衝突は、夜間、太夫崎漁港東方沖合において、漁場に向け東航中のW丸が、見張り不十分で、漂泊中のO丸を避けなかったことによって発生したが、O丸が見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 両船船長は、遊漁船業を営んでおりながら、人命（釣り客）を預かっているという自覚が欠如していると思われる。安全運航などについての再認識が必要である。
- 2 W丸船長は、船首方向に死角が生じることを知っていたのであるから、他船を見落とすことがないように、次のような見張り行為が必要である。
 - （1）船首を左右に振りながら見張る。
 - （2）作動中のレーダーを短距離レンジに切り替えるなど、レーダーを活用する。
 - （3）操舵室天井の開口部や左右の窓から顔を出して見張る。

2 衝突事件 - 2

漁船が航行中、見張り不十分で、前路に漂泊中の遊漁船と衝突した事例

船舶の要目等

船種	漁船 T 丸	遊漁船 S 丸
総トン数	5.1 トン	
全長		9.48 メートル
発生日時	平成 10 年 7 月 17 日 08 時 40 分	
発生場所	北海道小樽市高島岬北西方沖合	
天候等	晴、東北東風、風力 3、視界良好	
損害等	T 丸 左舷船首船底外板に破口を伴う擦過傷、推進器翼に曲損 S 丸 船体全損 船長、釣り客 2 人が死亡、3 人が負傷	

事件の概要

T 丸は、船長ほか 2 人が乗り組みほたて貝養殖作業の目的で平成 10 年 7 月 17 日 04 時 00 分小樽市祝津漁港を発し、高島岬の北西方 2 海里ばかりのほたて養殖施設に向かった。

T 丸船長は、単独船橋当直にあたり、14.0 ノットで進行したが、T 丸は全速力に増速すると船首が浮上するうえに操舵室前部左舷側にクレーンの台座、煙突カバーなどにより操舵位置から見て、左舷船首 4 点から右舷船首 2 点の間に死角が生じていた。このため、T 丸船長は、普段から他船が存在する海域を全速力で航行するとき、遠隔操縦装置のコードを船首楼甲板まで延出して当直するなど、船首死角に対する見張りをしていた。

しかしながら、T 丸船長は、早朝のほたて貝養殖施設往復航海のときには、漂泊船を認めなかったことから前路に他船はいないと思い、船首方で漂泊している S 丸と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、また、普段行っている前示見張り方法を行わなかったため同船を避けることなく続航中、08 時 40 分原針路、原速力のまま T 丸の船首が S 丸の右舷船首に前方から 50 度の角度で衝突した。

また、S 丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客 6 人を乗せ遊漁の目的で同日 04 時 30 分小樽港勝納川河口岸壁を発し、05 時 10 分前示衝突地点付近に至り、船首からパラシュート形シーアンカーを投じ、引き索を 7 メートルばかり延出し、機関を停止して漂泊した。S 丸船長は、釣り客を上甲板の両舷側に配置してかれいの 1 本釣りを行わせ、自らは操舵室後部付近で釣り客の監視にあたっていたところ、08 時 34 分船首が 060 度に向いているとき、接近中の T 丸を視認できる状況であった。しかしながら、S 丸船長は、釣り客の監

視に気をとられて周囲の見張りを十分に行わなかったので、T丸が衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、同船に対して警告信号を行わず、機関を始動して衝突を避ける措置をとることなく、前示のとおり衝突した。

海難原因

本件衝突は、小樽市高島岬北西方沖合において、T丸が、ほたて貝養殖施設に向け西航中、見張り不十分で、前路で漂泊中のS丸を避けなかったことによって発生したが、S丸が見張り不十分で、警告信号を行わず、シーアンカーの引き索を解き放ち機関を始動して後進にかけるなどの衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 漁船T丸船長は、全速力に増速すると船首が浮上すること、船首方の一部に死角が生じて見通しが妨げられる状況を知っているのだから、全速力で航行する際には常に遠隔操縦装置のコードを延出して船首楼甲板での当直をするなど、船首死角に対する見張りが必要である。
- 2 遊漁船S丸船長は、自船が漂泊中であるからといって他船のみに避航を期待してはならず、漂泊中といえども厳重な見張りを行い、接近する相手船に対して警告信号を行い、必要に応じて機関を使用するなどの衝突を避けるための措置をとる必要がある。

3 釣り客死亡事件

航走中、船尾端船べりに立ち入った釣り客が海中に転落した事例

船舶の要目等

船種	遊漁船H丸
総トン数	4.6トン
登録長	11.20メートル
幅	2.49メートル
深さ	0.89メートル
発生日時	平成10年10月31日02時30分
発生場所	福岡県芦屋港北方沖合
天候等	晴、西南西風、風力3、波高約1メートル
損害等	釣り客1人死亡

事件の概要

H丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客7人を乗せ遊漁の目的で平成10年10月30日17時40分関門港小倉区を発し、筑前大島北方沖合の釣り場に向かったが、釣果もはかばかしくなく、雨に遭遇したこともあり、翌31日02時05分帰途につくこととした。

ところで、船長は、釣り場などで漂泊中に乗船者が小用をするときには、船尾端の踏み板上の船べりで行わせていたが、航走中は船体動揺による転落の危険性を考慮し、操縦スタンド右舷後方の便所を使用させていた。また、初めての乗船者に対しては、救命胴衣の収納場所や船べりには立たないなどの安全についての指導を行うとともに同注意書を操縦室出入口に張っていたが、同注意書は、いつしか失われていた。

釣り場発航後、船長は、釣り客の1人が操縦席に来て会話を交わした後、座って休むように指示して、引き続き約19ノットの速力で進行した。こうしてH丸は右舷後方から風と波を受け、片舷5度ほどのローリングをして航走中、釣り客が船長に断らず、船尾甲板に出て小用をしようとしたとき、船体の動揺で身体の平衡を失い02時30分海中に転落した。

海難原因

本件釣り客死亡は、釣り場に向けて出港する際、安全確保についての指示が不十分で、航走中、船尾端船べりに立ち入った釣り客が、身体の平衡を失い、海中に転落したことによって発生したものである。

釣り客が、航走中、小用のため船尾端の船べりに立ち入ったことは本件発生の原因となる。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 安全確保についての指示が不十分となった動機は、本件時の釣り客がいままで何回も乗船していた者で、船に慣れているので言うまでもないと思ったとのことであるが、船長は、初めての乗船者のみでなく、毎回、釣り客に乗船上の注意事項を説明する必要がある。
- 2 釣り客は、船長の指示に従わなくてはならない。航走中、小用等の必要から甲板上に出る場合などについては、船長の指示を仰ぐことが必要である。当然ながら船長は、これについて、注意事項に含めて釣り客に説明する必要がある。

4 転覆事件

波浪注意報が発表された状況下、出航して転覆した事例

船舶の要目等

船種	遊漁船 K 丸
総トン数	2 トン
発生日時	平成 7 年 6 月 18 日 13 時 30 分
発生場所	鹿児島県串木野港
天候等	晴、南西風、風力 5、波高約 3 メートル、波浪注意報発表中
損害等	船体全損 釣り客 3 人死亡

事件の概要

K 丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客 4 人を乗せ遊漁の目的で平成 7 年 6 月 18 日 06 時頃串木野港島平船だまりを発し、同港西北西 5 海里ばかりの釣り場に向かった。船長は、前日夕刻、低気圧が九州中部を東進中で、強風波浪注意報が発表されていたが、気象情報を入手していなかった。

その後、船長は 07 時頃、釣り場に到着し錨泊して遊漁を行い、客が十分に釣果を得たので 13 時頃抜錨し、釣り客に救命胴衣を着用させないまま約 10.5 ノットの全速力で帰途についた。

13 時 23 分半頃船長は、定針するとともに機関を 8 ノットばかりに減じて操舵室の舵輪後方に立って操舵と見張りにあたり、ほぼ右舷正横に南西の高いうねりを受けながら進行した。定針したとき、船長は、島平船だまり付近に砕け波が隆起するのを認め、これを斜め後方から受けると追い波により転覆するおそれがあったが、通り慣れているから大丈夫と思い、追い波に対する配慮を十分に行うことなく、機関を 6 ノットに減じて入航した。船長は、13 時 30 分少し前右舷船尾方から隆起した追い波が接近するのを認めたため、機関を停止したが、K 丸は、船首が波間に突っ込み右舷側に傾斜し、さらに次の隆起した追い波が右舷後方から打ち込み操舵室及び居住区に海水が流入して、船体が復原力を喪失して転覆した。

海難原因

波浪注意報発表下、串木野港北西沖合で遊漁ののち、船尾方からうねりを受けながら同港島平船だまりに帰港中、追い波に対する配慮が不十分で、瀬などに狭まれた水路に進入

し、隆起した追い波を斜め後方から受けて復原力を喪失したことによって発生したものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 船長は、十分な気象情報の入手に努め、最新の情報を基に気象・海象の状況を判断することが必要である。
- 2 本件は、当日釣り客が出港場所に集合していたことが、船長の出港に対する判断に迷いを生じさせた要因の一つであったと思われる。漁業協同組合などは、遊漁船業を行う組合員と協力して出港基準などを定め、十分な余裕をもって釣り客に周知することができる体制を整えるなど、安全対策に万全を期する必要がある。
- 3 海上経験豊かな船長は、追い波の危険性は、十分承知のことと思われるが、今まで大丈夫であったという過去の経験にとらわれることなく、追い波を受けないため迂回するなどの十分な配慮が必要である。
- 4 救命胴衣の着用を、必ず励行させる必要がある。

第2編 瀬渡船海難の分析

第1 瀬渡船海難の発生状況

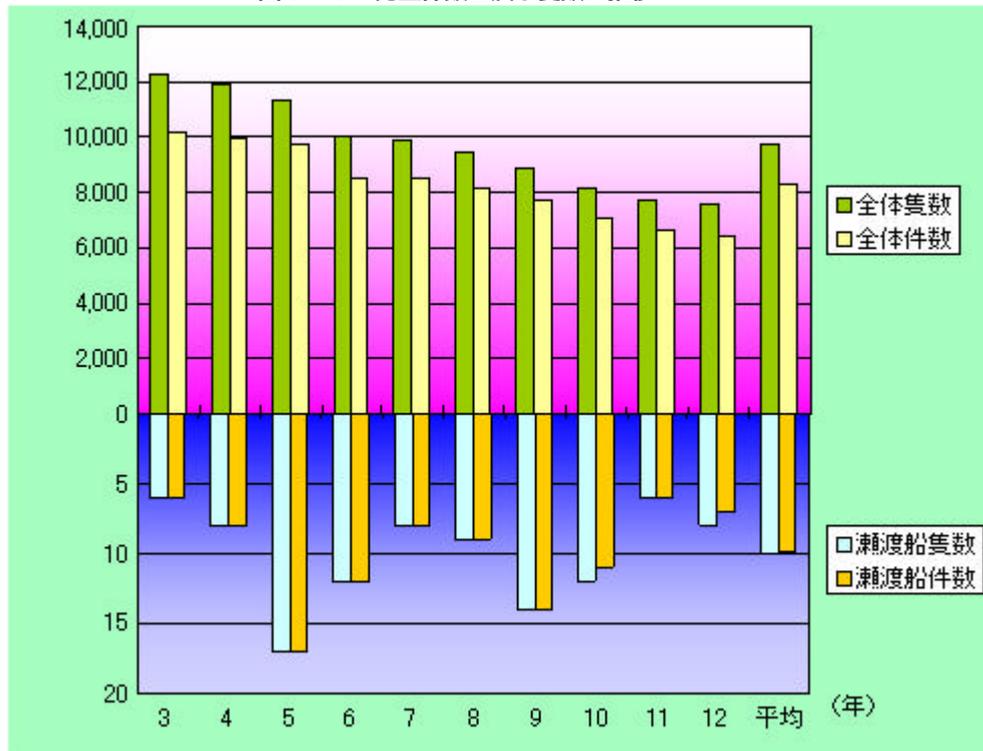
1 海難発生の動向

理事官が認知した瀬渡船の海難発生件数及び隻数を平成3年から同12年までの10年間の推移並びに各年の瀬渡船の総隻数からその発生率をみた。

瀬渡船海難の発生隻数をみると、平成5年の17隻がピークで平成9年、10年には10隻以上となったが、最近2年間は10隻以下で推移している。

また、水産庁・(社)全国遊漁船協会発表の「遊漁船業統計表」から「主として磯渡」の総隻数と瀬渡船海難発生隻数との関係から、その発生率をみると平成5年は、0.31%と最も高く10年間の平均すると0.17%となる。

図1-1 発生件数と及び隻数の推移



	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均	計	
海	全体隻数	12,257	11,900	11,360	10,032	9,907	9,436	8,881	8,144	7,743	7,599	9,726	97,259
	全体件数	10,207	9,962	9,743	8,535	8,498	8,190	7,703	7,081	6,628	6,442	8,299	82,989
難	瀬渡船海難隻数(A)	6	8	17	12	8	9	14	12	6	8	10	100
	瀬渡船件数	6	8	17	12	8	9	14	11	6	7	10	98
主として磯渡隻数(B) (毎年3月末現在)		5,472	5,423	5,449	5,391	5,454	5,522	5,608	5,878	5,957	6,089	5,624	56,243
発生率 (B/A×10)%		0.10	0.14	0.31	0.22	0.14	0.16	0.24	0.20	0.10	0.13	0.17	0.17

2 事件種類別の発生状況

海難の発生状況を事件種類別にみると表1-2のとおり、衝突が41隻(41.0%)と最も多く、次いで乗揚、衝突(単)、死傷等の順になっている。

表1-2 事件種類別の発生件数の推移

(単位：隻)

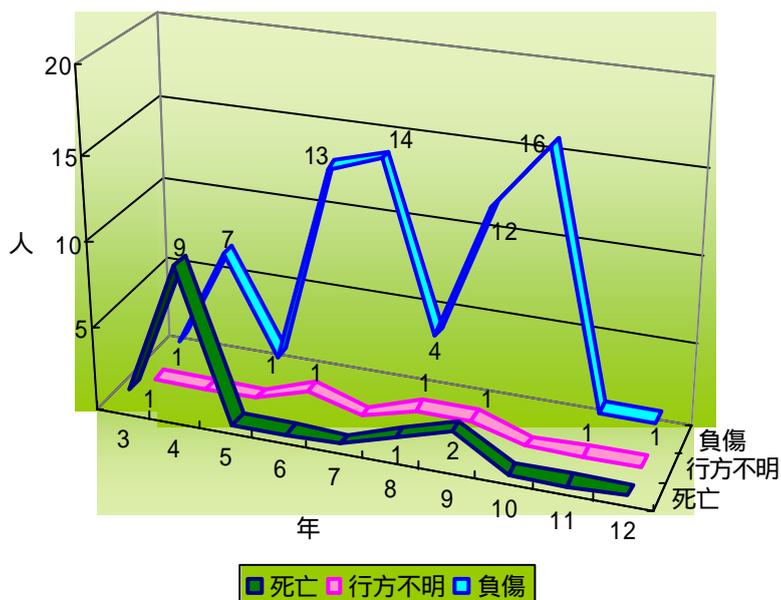
事件名 \ 年	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	構成比
衝突	3	3	5	4	3	3	7	7	1	5	41	41.0%
衝突(単)		1	1	2			2	1	1	2	10	10.0%
乗揚	1	1	5	4	5	2	1	3	1		23	23.0%
転覆		1	2				2				5	5.0%
遭難		2	2	1							5	5.0%
火災				1			1		2		4	4.0%
属具損傷	1										1	1.0%
死傷等	1		1			4	1		1	1	9	9.0%
施設損傷			1					1			2	2.0%
合計	6	8	17	12	8	9	14	12	6	8	100	100.0%

3 死亡、行方不明、負傷者の発生状況

(1) 死亡、行方不明、負傷者の推移

死傷者等の推移をみると図1-3のとおり平成4年及び10年の16人が最も多く、最近2年間をみると、各年1人となっている。

図1-3 死亡、行方不明、負傷者の推移



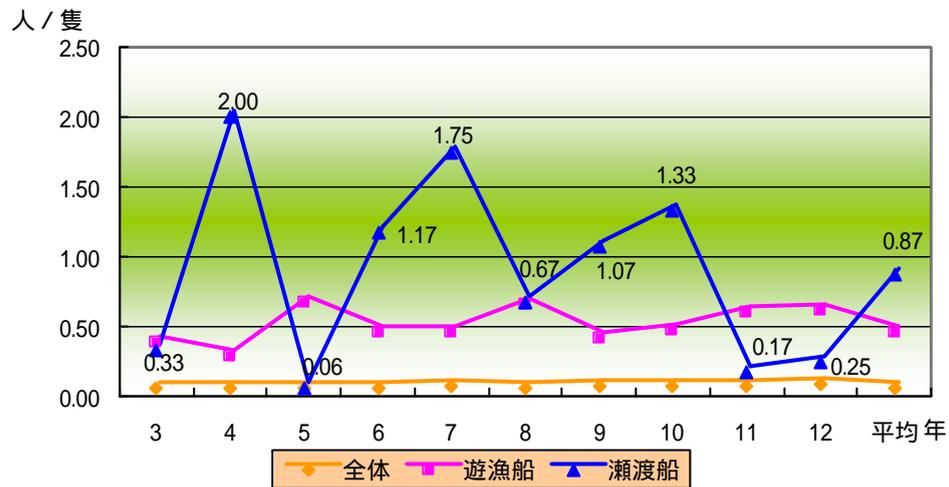
(2) 死傷者の発生率の推移

死傷者の発生率をみると、図1-4のとおり、平成4年には、1隻の事故当たり2.0人が死

傷等を被っている。また、平均は0.87人/隻となっている。

全船種における死傷者の平均発生率は、0.06人/隻となっており、瀬渡船は全体平均より14.5倍高い。

図1-4 死傷者の発生率の推移



	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	平均
全体	0.05	0.05	0.06	0.06	0.07	0.06	0.06	0.07	0.07	0.08	0.06
遊漁船	0.38	0.28	0.67	0.46	0.45	0.65	0.42	0.48	0.60	0.61	0.46
瀬渡船	0.33	2.00	0.06	1.17	1.75	0.67	1.07	1.33	0.17	0.25	0.87



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が確定した瀬渡船が関連した事件で、実際に瀬渡しの遊漁船業を行っていたときの海難事件65件65隻について、その分析を行った。

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31件47.7%と最も多く、次いで乗揚が20件30.8%、死傷等が5件7.7%、転覆が4件6.2%などとなっている。

衝突の割合についてみると、表2-1及び「第1編 遊漁船海難の分析 表2-2」のとおり、全船舶では58.0%、漁船では57.1%を占めており、瀬渡船では衝突の割合が少ない。

また、乗揚の割合についてみると、全船舶では14.6%、漁船では11.0%を占めており、瀬渡船では乗揚の割合が多い。

表2-1 事件種類別隻数

区 分	件 数	構成比	隻 数
衝 突	31	47.7%	31
衝 突 (単)	4	6.2%	4
乗 揚	20	30.8%	20
転 覆	4	6.2%	4
遭 難	1	1.5%	1
死 傷 等	5	7.7%	5
合 計	65	100.0%	65

(2) 発生場所の状況

発生場所の状況は、表2-2及び図2-3のとおり、九州北岸及び西岸が28件43.1%と最も多く、次いで瀬戸内海等が14件21.5%などとなっている。

表2-2 発生場所の状況

(単位：件)

発生水域	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
本州東岸東部										1			1
本州南岸中部								1					1
瀬戸内海等		1		1	1	1	2	1	1	1	1	4	14
四国南岸									1		1		2
本州北西岸中部					2			1					3
本州北西岸西部			1		1		1			1			4
九州北岸及び西岸	7	1	1	4	2	5	2	1		2		3	28
九州東岸及び南岸	1	1		2		1							5
南西諸島			1	1				2	1	1			6
南方諸島							1						1
合 計	8	3	3	8	6	7	6	6	3	6	2	7	65

表 2 - 4 トン数・事件種類別の状況

(単位：隻)

事件種類	トン数				合 計
	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	
衝突	19	8	3	1	31
衝突(単)	3	1			4
乗揚	10	4	5	1	20
転覆	3	1			4
遭難	1				1
死傷等	3	2			5
合 計	39	16	8	2	65
構 成 比	60.0%	24.6%	12.3%	3.1%	100.0%

(イ) 船齢及び船質

船齢は、表 2 - 5 のとおり、5 年以上 10 年未満 18 隻 27.7%、10 年以上 15 年未満 14 隻 21.5%、5 年未満 13 隻 20.0%などで、15 年未満が 45 隻 69.2%となっている。

船質は、表 2 - 5 のとおり、FRP製 63 隻 96.9%、木製及び軽合金製各 1 隻となっている。漁船を対象とした海難調査(注1)におけるFRP製 67.0%に比べ、瀬渡船におけるFRP製の割合が多い。

表 2 - 5 船齢及び船質の状況

(単位：隻)

船齢	トン数				合 計	構成比
	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		
5 年 未 満	7	1	4	1	13	20.0%
5年以上10年未満	8	9		1	18	27.7%
10年以上15年未満	8	3	3		14	21.5%
15年以上20年未満	5	2	1		8	12.3%
20年以上25年未満	5				5	7.7%
不 詳	6	1			7	10.8%
合 計	39	16	8	2	65	100.0%
船質						
木 製	1				1	1.5%
軽合金製			1		1	1.5%
F R P	38	12	11	2	63	96.9%
合 計	39	12	12	2	65	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 61 隻 93.8%となっている。旅客等の定員については、20 人以上 49 人未満 27 隻 41.5%、10 人以上 12 人未満 23 隻 35.4%などとなっている。

表2 - 6 定員(船員・釣り客)・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	不 詳	
5トン未満	37		1			1	39
5トン以上10トン未満	14	1				1	16
10トン以上15トン未満	8						8
15トン以上20トン未満	2						2
合 計	61	1	1	0	0	2	65
構 成 比	93.8%	1.5%	1.5%	0.0%	0.0%	3.1%	100.0%

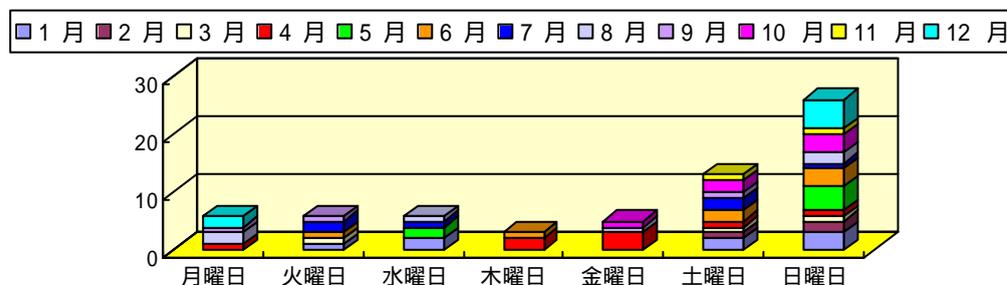
定員 トン数	旅 客 等						合 計
	5人未満	5～9人	10～12人	13～19人	20～49人	不 詳	
5トン未満	1	4	17	7	9	1	39
5トン以上10トン未満	1		6		8	1	16
10トン以上15トン未満					8		8
15トン以上20トン未満					2		2
合 計	2	4	23	7	27	2	65
構 成 比	3.1%	6.2%	35.4%	10.8%	41.5%	3.1%	100.0%

(4) 発生月、曜日、時刻等の状況

発生月、曜日の状況は、図2 - 7のとおり、発生月については、特に顕著な差はなく、年間を通して発生している。

発生曜日については、最も多いのが日曜日 26件 40.0%、次いで土曜日 13件 20.0%で、両日で39件60.0%となっている。

図2 - 7 発生月・曜日の状況



(単位：件)

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	2			2	3	8
2月						1	2	3
3月		1				1	1	3
4月	1			2	3	1	1	8
5月			2				4	6
6月		1		1		2	3	7
7月		2	1			2	1	6
8月	2		1		1		2	6
9月	1	1				1		3
10月					1	2	3	6
11月						1	1	2
12月	2						5	7
計	6	6	6	3	5	13	26	65

発生時刻の状況は、表2 - 8のとおり5時台が8隻12.3%と最も多く、次いで3時台及び13時台が各6隻9.2%となっており、3時台から7時台の早朝にかけてと、13時台から15時台の昼間にかけて多く発生している。

事件種類別にみると、衝突は、5時台から7時台の早朝と13時台から15時台の昼間に多く、乗揚については、3時台が5隻と最も多く、次いで、5時台から7時台までの早朝が多くなっている。

表2 - 8 発生時刻・事件別の状況

区分	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	死傷等	合計	構成比
0時台							0	0.0%
1時台			1				1	1.5%
2時台						1	1	1.5%
3時台		1	5				6	9.2%
4時台	1	1					2	3.1%
5時台	3	2	3				8	12.3%
6時台	3		1			1	5	7.7%
7時台	2		1	1			4	6.2%
8時台	1						1	1.5%
9時台	2					1	3	4.6%
10時台	1					1	2	3.1%
11時台	1						1	1.5%
12時台						1	1	1.5%
13時台	3		1	2			6	9.2%
14時台	3		1				4	6.2%
15時台	2		2				4	6.2%
16時台	1						1	1.5%
17時台	1						1	1.5%
18時台			1	1		1	3	4.6%
19時台	1						1	1.5%
20時台	3		1				4	6.2%
21時台	1		1				2	3.1%
22時台	1						1	1.5%
23時台	1		2				3	4.6%
合計	31	4	20	4	1	5	65	100.0%

(5) 気象の状況

(ア) 天候

天候は、表2 - 9のとおり、晴42隻64.6%、曇15隻23.1%などとなっている。

表2 - 9 天候でみる事件別の状況

(単位：件)

区分	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	死傷等	合計
晴	23	2	12	2		3	42
曇り	6		5	1	1	2	15
雨	2		3	1			6
霧		2					2
合計	31	4	20	4	1	5	65

(イ) 風力

風力は、表2 - 10のとおり、風力2が18隻27.7%と最も多く、次いで風力0が17隻26.1%、

風力1が14隻21.5%などで、風力2以下が49隻で全体の75.3%となっている。

事件種類別にみると、衝突、乗揚、死傷等、衝突(単)及び遭難はすべて風力4以下で発生しているが、転覆はすべて風力5以上で発生している。

表2-10 風力でみる事件別の状況

(単位：件)

区分	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	死傷等	合計
風力0	8	4	4			1	17
風力1	8		6				14
風力2	8		7			3	18
風力3	4				1		5
風力4	3		3			1	7
風力5				1			1
風力6				1			1
風力7				2			2
合計	31	4	20	4	1	5	65

(ウ) 警報・注意報等の発表状況

警報・注意報等の発表状況は、表2-11のとおり、転覆では4件中3件75.0%、乗揚では20件中8件40.0%について、それぞれ注意報が発表された状況下で発生している。

表2-11 警報注意報・事件種類別の状況

(単位：回)

区分	衝突	衝突(単)	乗揚	転覆	遭難	死傷等	合計
風雨注意報	1		2				3
強風注意報	2		3	2			7
波浪注意報	6		5	3			14
濃霧注意報		1	1				2
風警報	1						1
合計	10	1	11	5	0	0	27
(件数)	7	1	8	3	0	0	19



(6) 乗組員・釣り客の状況

(ア) 乗組員・釣り客数

乗組員数は、表2 - 12 表図のとおり、乗組員1人が62隻95.4%で、瀬渡船の多くは船長が単独で乗り組んでいる。

表2 - 12 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	合計
5トン未満	39		39
5トン以上10トン未満	15	1	16
10トン以上15トン未満	7	1	8
15トン以上20トン未満	1	1	2
合計	62	3	65

釣り客数は表2 - 13 のとおり5人未満が35隻53.8%、10人以上15人未満が14隻21.5%などとなっている。

表2 - 13 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	35人以上 40人未満	40人以上 45人未満	45人以上 50人未満	合計
乗組員 1人	35	11	13	1	1					1	62
乗組員 2人		1	1			1					3
合計	35	12	14	1	1	1	0	0	0	1	65

なお、釣り客を乗せて瀬渡し地点に向かって航走中及び釣り客を収容して帰航中の釣り客の数については、表2 - 14 のとおり、37隻299人で、平均は1隻当たり8.1人となっている。

表2 - 13 航走中の乗船者数

事件名	衝突	乗揚	死傷	転覆	衝突(単)	遭難	計
瀬渡し地点に向かって航走中							
隻数	12	9	1		4	1	27
乗船者数	66	71	2		24	3	166
釣り客を収容して帰航中							
隻数	5	1		4			10
乗船者数	50	6		77			133

(イ) 船長の年齢、経験年数、海技免状等

船長の年齢、海上経験年数及び瀬渡船の職務経験年数は、表2 - 15 とおり、10年以上の海上経験を有する者は57人87.7%で、そのうち5年以上の瀬渡船の職務経験を有する者は34人

59.6%となっている。

表 2 - 15 船長の年齢、海上経験及び職務経験

(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	0	1	2	2	6	9	10	65
	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	
	8	9	9	4	5	0	0	

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	合計
5年未満	4	2	4	5	4	1	1	0	0	1	0	1	23
5年以上10年未満	0	2	2	2	1	0	1	1	0	0	0	0	9
10年以上15年未満	0	0	4	3	1	0	0	1	2	2	0	0	13
15年以上20年未満	0	0	0	2	3	1	0	0	1	1	0	0	8
20年以上25年未満	0	0	0	0	2	1	0	0	2	0	0	1	6
25年以上30年未満	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	4
30年以上35年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
35年以上40年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40年以上45年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
45年以上50年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50年以上55年未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	4	4	10	12	11	4	4	2	6	5	1	2	65

船長の受有する海技免状は、表 2 - 16 のとおり、一級小型船舶操縦士免状が 53 人 81.5%、四級小型船舶操縦士免状が 11 人 16.9%、二級小型船舶操縦士免状が 1 人 1.6%となっている。

表 2 - 16 船長の受有する海技免状の種類

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	合計
船 長	53	1	0	11	65

(7) 船体の損傷状況

船体の損傷状況は、表 2 - 17 のとおり、軽損が 43 隻 66.2%、重損が 11 隻 16.9%、全損が 6 隻 9.2%、損傷なしが 5 隻 7.7%となっている。

全損及び重損における事件種類別に占める割合をみると乗揚 9 隻 52.9%と最も高く、次いで衝突が 5 隻 29.4%、転覆が 2 隻 11.7%などとなっている。

表 2 - 17 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	2	3	25	1	31
衝突(単)			4		4
乗 揚	2	7	11		20
転 覆	1	1	2		4
遭 難	1				1
死 傷 等			1	4	5
合計	6	11	43	5	65

2 事件種類別の分析

(1) 衝突事件(分析対象件数・隻数:31件・31隻)

分析の概要

- ・ 瀬渡船海難 65 件のなか 31 件(31 隻)が衝突事件で、全体の 47.7%を占めている。
- ・ 発生場所は、九州北岸及び西岸 43.1%、瀬戸内海等 21.5%などとなっている。
- ・ 運航の形態は、瀬渡し地点に向かって航走中(釣り客あり)38.7%、瀬渡しを終え帰航中(釣り客なし)19.4%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、5 分以内が全体の 35.5%を占めている。
- ・ 衝突の相手船は、漁船、プレジャーボート、遊漁船で全体の 93.6%を占めている。
また、相手船が漂流中、錨泊中のときの衝突が全体の 58.1%を占めている。
- ・ 衝突による死傷者は、83 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 96.3%となっている。見張り不十分となった理由は、一方向のみの見張りや死角に対する見張りを行わなかったなどが多い。

(ア) 運航の状況

(a) 運航の形態

運航の状況は、表 2 - 18 のとおり、釣り客を乗せて瀬渡し地点に向かって航走中(釣り客あり)が 12 隻、瀬渡しを終え帰航中(釣り客なし)が 6 隻などとなっており、錨泊中又は漂流中の瀬渡船の衝突事件はない。

表 2 - 18 運航の状況

(単位:隻)

区 分	合 計
瀬渡し地点に向かって航走中(釣り客あり)	12
瀬渡しを終え帰航中(釣り客なし)	6
瀬渡しした釣り客を見回し中(釣り客なし)	3
釣り客を迎える目的で航走中(釣り客なし)	5
釣り客を収容して帰航中	5
合 計	31

(b) 発航等から海難発生までの経過時間

釣り客の乗船地点から瀬渡し地点への航行開始、瀬渡し地点から元の乗船地点に帰航開始等、航行開始から海難発生までの経過時間は、表 2 - 19 のとおり、5 分以内が 11 隻 35.5%、6 分以上 10 分以内が 5 隻 16.1%で、これら 10 分以内が 16 隻 51.6%となっている。

表 2 - 19 発航等から海難発生までの経過時間

(単位：隻)

運航形態 経過時間	瀬渡し地点に向 かって航行中	瀬渡しを終え帰 航中 (釣り客な し)	瀬渡しした釣り客 を見回り中 (釣り 客なし)	瀬渡し客を迎え る目的で航行中 (釣り客なし)	瀬渡し客を収容 して帰航中	合 計
1～5分	3	3	1	2	2	11
6～10分	2			2	1	5
11～15分	4	1	1			6
16～20分				1		1
21分以上	3	2	1		2	8
合 計	12	6	3	5	5	31

(イ) 衝突の相手船の状況

(a) 相手船の船種の状況

相手船の船種の状況は、表 2 - 20 のとおり、漁船及びプレジャーボートがそれぞれ 13 隻で、遊漁船が 3 隻などとなっており、これら漁船、プレジャーボート及び遊漁船で 29 隻 93.5%となっている。

表 2 - 20 衝突した相手船の船種の状況

(単位：隻)

区 分		瀬渡し地点に向 かって航行中 (釣り客あり)	瀬渡しを終え帰 航中 (釣り 客なし)	瀬渡しした釣り 客を見回り中 (釣り客なし)	瀬渡し客を迎え る目的で航行 中 (釣り客なし)	瀬渡し客を収容 して帰航中	合 計	
衝突の相手船	帰航中	漁船				2	2	
		プレジャーボート		1		1	1	3
		計	0	1	0	3	1	5
	航行中	貨物船	1					1
		漁船	3					3
		引船		1				1
		遊漁船		1				1
		プレジャーボート	1					1
		計	5	2	0	0	0	7
	転覆漂流中	漁船	1					1
		計	1	0	0	0	0	1
	漂泊中	漁船		2	1	1		4
遊漁船				1			1	
プレジャーボート						1	1	
計		0	2	2	1	1	6	
錨泊中	漁船					1	2	
	遊漁船	1					1	
	プレジャーボート	5	1	1			8	
	計	6	1	1	1		12	
船 総 計	貨物船	1					1	
	漁船	4	2	1	4	2	13	
	引船		1				1	
	遊漁船	1	1	1			3	
	プレジャーボート	6	2	1	1	3	13	
	計	12	6	3	5	5	31	

(b) 相手船の運航の形態

相手船の運航の状況は、表 2 - 21 のとおり、錨泊中及び漂泊中が 18 隻 58.1%で、航行中が 12 隻 38.7%などとなっている。

表 2 - 21 衝突した相手船の運航の状況

(単位：隻)

錨泊中・漂泊中	18
(内訳 錨泊中)	10
(内訳 漂泊中)	8
航行中	12
転覆漂流中	1
計	31

また、錨泊中及び漂泊中の船舶 18 隻は漁船、プレジャーボート又は遊漁船で、うち 16 隻は釣り中又は操業中となっている。

(ウ) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況は、表 2 - 22 のとおり、死傷者 83 人中、釣り客 12 人が死亡、同 63 人が負傷している。なお、31 隻中 22 隻 71.0%に死傷が発生しており、1 隻当たりの死傷の平均は 2.7 人となっている。

表 2 - 22 死傷者の発生状況

(単位：人)

区 分	死 亡		行方不明		負 傷	
	船 員	釣 客	船 員	釣 客	船 員	釣 客
瀬渡船 (22隻)	0	12	0	0	8	63
合 計	12		0		71	
	83					

(エ) 衝突の原因

衝突の原因をみると、31 隻のうち 5 隻 16.1%は海難の原因とならないと裁決されている。26 隻に対して裁決の中で示された 27 原因中、見張り不十分が 26 原因 96.3%、速力選定の不適切が 1 原因 3.7%となっている。

衝突の直前まで相手船を認めなかった状況については、表 2 - 23 及び 2 - 24 のとおりとなっている。

表 2 - 23 衝突の直前まで相手船を認めなかった状況

区 分	直前まで認めなかったもの				動静監視	合計
	見張りあり	一時中断	見張りなし	計		
隻 数	23	2	1	26	0	26

表 2 - 24 衝突の直前まで相手船を認めなかった理由

(単位：隻)

見張りの状況	行動パターン	主な行動内容	瀬渡し地点 に向かって 航走中(釣 り客あり)	瀬渡しを 終え帰港 中(釣り 客なし)	瀬渡しし た釣り客 の見回り 中	釣り客を 迎える目 的で航走 中(釣り 客なし)	釣り客を 収容して 帰港中	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。	3	2		2	1	8	30.8%	
		一方向のみの見張りしか行わなかった。	1	2	2	1	3	9	34.6%	
		灯火の誤認				1			1	3.8%
		相手の灯火に気をとられた		1					1	3.8%
		第三船の方向のみを見ていた	2					1	3	11.5%
		小計	6	5	2	4	5	22	84.6%	
見張り行為の一時中断	操舵室内において計器類の監視、調整作業	GPSの監視をしていた	1					1	3.8%	
		航海計器の調整作業					1	1	3.8%	
	釣り客の対応	釣り客との雑談	1						1	3.8%
		小計	2	0	0	0	1	3	11.5%	
見張り行為なし	操船、錨泊中	漫然と運航していた				1		1	3.8%	
		小計	0	0	0	1	0	1	3.8%	
合 計			8	5	2	5	6	26	100.0%	

* 衝突時における適用法令

衝突事件 31 件について、裁決に示された適用法令をみると、表 2 - 25 のとおり海上衝突予防法の適用されたも 30 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 25 件 80.6% と最も多くなっている。船員の常務が適用された 25 件の内訳は表 2 - 25 のとおり、錨泊船・漂泊船を避けなかったもの 18 件 58.1%、衝突回避をとらなかったもの 5 件 16.1% などとなっている。

表 2 - 25 衝突時における適用法令

適用航法		件数
追い越し船の航法		1
行会い船の航法		1
横切り船の航法		2
各種船舶間の航法		1
港則法の航法		1
船員の常務	漂泊船と衝突	7
	錨泊船と衝突	11
	衝突回避措置をとらなかった	5
	他船の前路に進出した	1
	新たな危険を招いた	1
	計	25
合計		31

(2) 乗揚事件 (分析対象件数・隻数 : 20 件・20 隻)

分析の概要

- ・ 瀬渡船海難 65 件のなか 20 件 (20 隻) が乗揚事件で、全体の 30.8% を占めている。
- ・ 運航の形態は、瀬渡し地点に向かって航走中 45.0%、瀬渡しした釣り客を迎える目的で航走中 15.0% などとなっている。
- ・ 乗揚による死傷者は、39 人となっている。
- ・ 乗揚の原因は、船位不確認 45.0%、居眠り 20.0% などとなっている。乗揚の要因として、釣り客を上陸させる地点が、釣りの好適地であるものの主要な水路から離れた航路標識などが整備されていない海域や、狭あいで障害物が散在する海域が多く含まれていることなどが考えられる。また、居眠りに陥った原因には、慣れた海域における運航であることがその要因となっている例が多い。

(ア) 乗揚場所の状況

乗揚げた場所の地形は、岩場 7 件、海岸 4 件、干出岩 3 件、浅瀬 2 件、暗岩・洗岩・さんご礁・油濁防止膜各 1 件となっている。

(イ) 運航の形態

運航の形態は、表 2 - 26 のとおり、瀬渡し地点に向かって航走中が 9 隻 45.0%、瀬渡しした釣り客を迎える目的で航走中が 3 隻 15.0% となっている。

表 2 - 26 乗揚事件の運航の形態

運航の形態	隻数	構成比 (%)
瀬渡し地点に向かって航走中	9	45.0%
瀬渡し地点(複数)で瀬渡し中	2	10.0%
瀬渡しを終え帰港中	1	5.0%
瀬渡しした釣り客を見回り中	2	10.0%
瀬渡しした釣り客を迎える目的で航走中	3	15.0%
瀬渡し地点(複数)で釣り客を收容中	2	10.0%
釣り客を收容して帰航中	1	5.0%
計	20	100.0%

(ウ) 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、7分～10分以内が4隻、11分から15分以内が1隻、16分から20分以内が4隻、21分から30分以内が1隻、31分以上が10隻となっている。

(エ) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況は、表 2 - 27 のとおり、船員4人、釣り客35人が負傷している。

なお、20隻中10隻50.0%に負傷が発生しており、1隻当たりの負傷の平均は2.0人となっている。

表 2 - 27 死傷者の発生状況

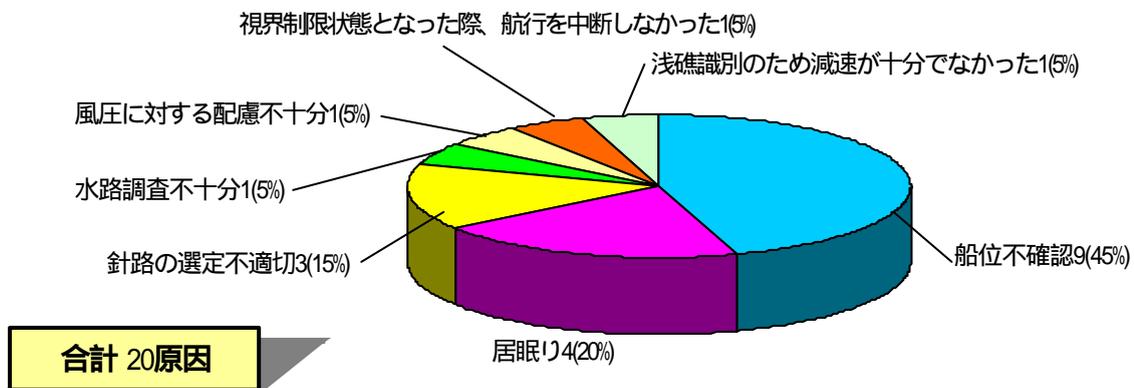
(単位：人)

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
瀬渡し船(10隻)	0	0	0	0	4	35
合計	0		0		39	

(オ) 乗揚の原因

乗揚の原因は、表 2 - 28 のとおり、船位不確認9隻45.0%、居眠り4隻20.0%などとなっている。

表 2 - 28 乗揚の原因



(a) 船位の確認不十分(船位不確認)

全船舶を対象とした乗揚海難の調査(注3)では、最も多い原因の一つが船位不確認 25.8%で、旅客船を対象とした海難の調査(注2)では、最も多い原因は船位不確認 41.5%であり、瀬渡船における船位不確認はその割合が多い。

釣り客を上陸させる地点は、釣りの好適地ということではあるものの、航行の困難な海域であることも考えられ、また、主要な水路から離れた航路標識等が整備されていない海域も多く含まれていることなどが、その要因と考えられる。

船位の確認が十分に行われなかった理由は以下のとおりで、慣れた海域での運航であるため、確認が十分に行われなかった例が多い。

事例1 海上が穏やかで、付近の水域に慣れていたことから気を許し、早期に減速したうえ照明灯を点灯する措置をとらず、船位を確認しなかった。

事例2 釣り客のヘッドランプの灯光を認めた際、これを釣り客が上陸地点で応答しているものと思い込み、船位を確認しなかった。

事例3 航行し慣れた海域であったことから気を許し、船位の確認を行わなかった。

事例4 既に干出岩は替わっているものと思い、距離が十分に離れていることを確認しなかった。

事例5 そのうち灯標が見えてくるものと思い、船位を確認しなかった。

事例6 まだ距離があるものと思い、レーダーにより船位を十分に確認しなかった。

事例7 瀬渡しを終えた安堵感から気が緩み、レーダーを活用するなどして船位を十分に確認しなかった。

事例8 海岸から十分離れているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった。

事例9 設置された各標識灯が前方の陸上の明かりで識別しにくい状況であったが、識別が確実な灯台の灯火を操舵目標として船位を確認しなかった。

(b) 居眠り運航の防止措置不十分(居眠り)

全船舶を対象とした乗揚海難の調査(注3)では、最も多い原因の一つが居眠り 25.8%で、漁船を対象とした海難の調査(注1)では、最も多い原因は居眠り 38.7%となっている。

瀬渡船において、居眠りの割合が少ないのは、瀬渡船の運航時間が比較的短いことがその理由と考えられる。

一方、旅客船を対象とした海難の調査(注2)では、旅客船の乗揚 66 原因中、居眠りは 2 原因 3.0%であり、瀬渡船の場合、同じ旅客を運送する船舶として違いが顕著である。

眠気を催して居眠りとなった原因及び居眠り運航防止の措置をとらなかった理由は次のとお

りである。

事例 1

原因：出航前、町内会の会合でビールを飲んでいたうえ、食後の満腹感と工事区域を無事通過した安堵感から眠気を催した。

理由：まさか居眠りすることはあるまいと思った。

事例 2

原因：海上が平穏なこともあって気の緩みから眠気を催した。

理由：十分な休息をとっていたので居眠りすることはあるまいと思った。

事例 3

原因：レーダーで確認したところ他船の映像が全く見当たらなかったことから気を緩め、眠気を催すようになった。

理由：他の乗組員と 2 人で交替で当直を行っていたが、1 人当直でも運航に支障を及ぼすことはないものと思った。

事例 4

原因：昼夜を通して瀬渡船を運航し 35 時間近くも睡眠をとっていない状態で運航を開始し、航行中強い眠気を覚え、意識が朦朧となった。

理由：昼夜を通して瀬渡船を運航し、釣り客の希望のまま運航して適切な休息時間を確保しなかった。

(c) 針路の選定不適切(針路選定不適切)

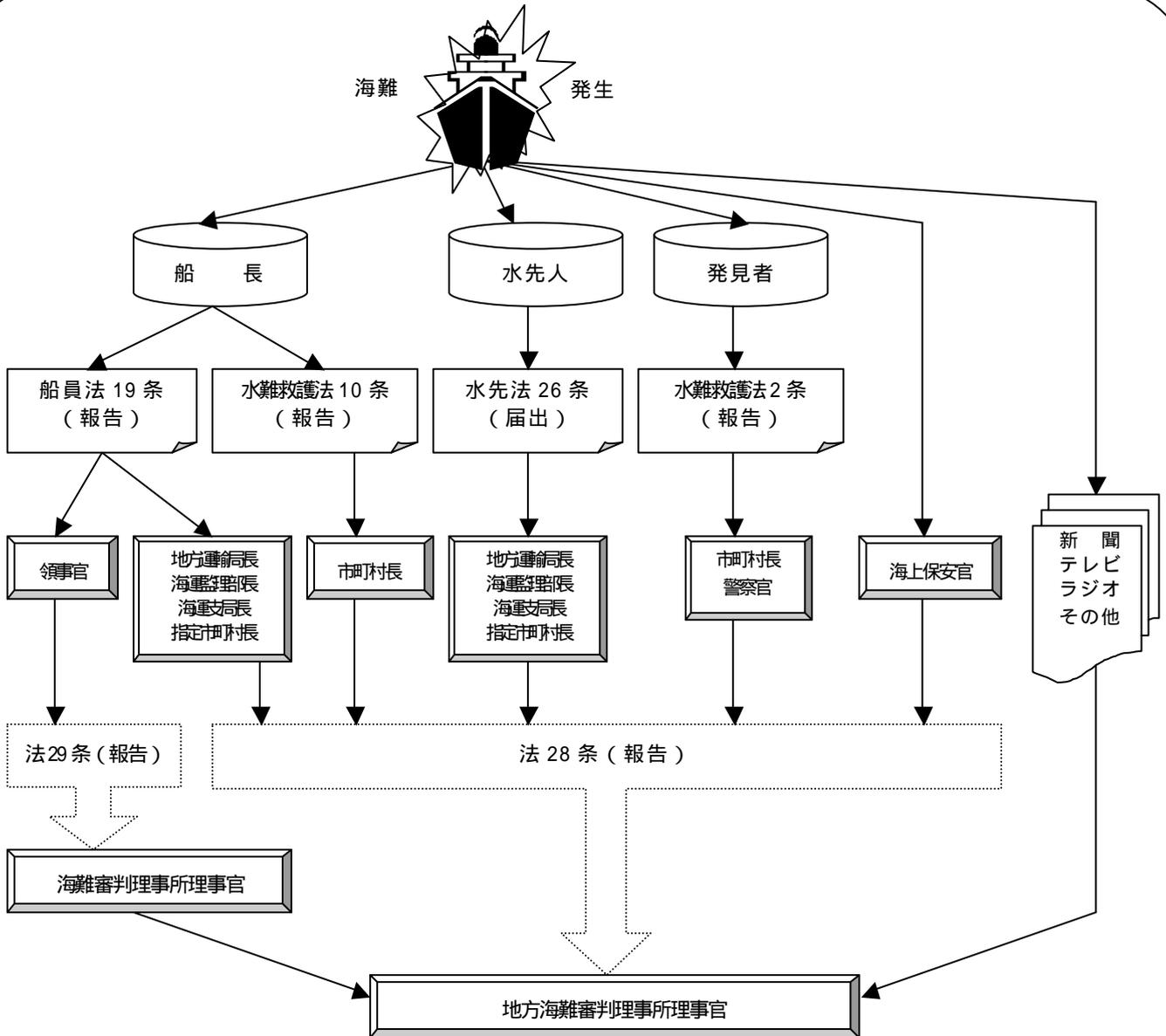
針路選定不適切について、針路を適切に選定しなかった理由は次のとおりである。

事例 1 釣り客との対応で、陸岸を十分に離す針路を選定しなかった。

事例 2 適宜レーダーを頼りに航行すれば無難に航行できるものと思い、適切な針路を選定しなかった。

事例 3 岩場への接近状況に気をとられ、同岩を替わす針路としなかった。

海難認知の経路図



海難審判法（昭和22年法律第135号）抄

〔海難の発生〕

第2条 左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したもとする。

- 1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。
- 3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

〔海上保安官等の報告義務〕

第28条 海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長は、第2条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、これをその事務所の所在地を管轄する地方海難審判庁の所在地に駐在する理事官に報告しなければならない。

〔領事官の報告義務〕

第29条 領事官は、国外で第2条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、証拠を集取し、海難審判理事所の理事官に報告しなければならない。

(3) 死傷等事件 (分析対象件数・隻数：5件5隻)

○5件のうち2件は、岩場における釣り客の上陸時又は乗船時に発生しており、釣り客に対して、乗船順序や待機場所を適切に指示するなどの乗下船時の安全措置が不十分であったことが原因と指摘されている。瀬渡しを行う地点は、整った岸壁等ではない場合も多く、乗下船時における釣り客の安全確保が重要であることを示している。

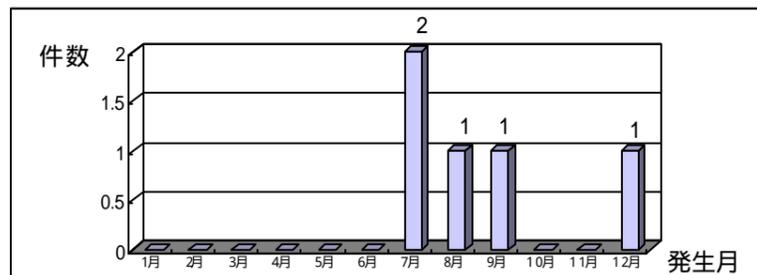
○5件のうち1件は、瀬渡しを終えて揚錨し、揚錨作業の一部を在船の釣り客に依頼したことによって発生している。船員として簡単と思われる日常作業も、一般の人にとっては極めて危険な作業であることを示している。

○5件のうち2件の潜水者死亡は、いずれも他の船舶の潜水者に瀬渡船が接触したものである。瀬渡し地点に至る海域は、潜水者が見受けられる海域である場合があること、また、当該海域においては、潜水者に対する十分な注意が必要であることを示している。

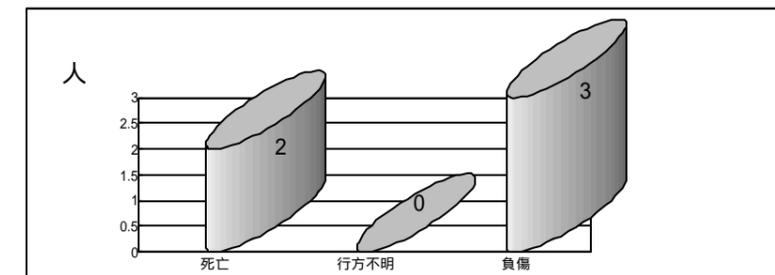
	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1 釣り客負傷	南方諸島	7月	1800	晴	2	波 3メートルのうねり	釣り客を乗り込ませる目的で岩場に接近中	
事例2 釣り客負傷	九州北岸及び西岸	12月	0230	曇	2		揚錨中	
事例3 釣り客負傷	四国南岸	9月	0610	晴	2		岩場で瀬渡し中	
事例4 潜水者死亡	本州南岸中部	8月	0902	晴	4		瀬渡しを終え帰航中	瀬渡し地点を発進後2分
事例5 潜水者死亡	本州北西岸西部	7月	1035	曇	なし		瀬渡しの目的で航行中	35分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
岩場に接近中、船尾方からうねりを受けて急接近し、岩場で乗り込みを待っていた釣り客を船首と瀬渡し場の間に挟撃した	なし	釣り客1人が腰椎突起骨折及び脚関節打撲、全治2箇月	これまでの瀬渡しが無事だったので大丈夫と思い、あらかじめ岩場における乗船順序と待機場所を指示するなど、安全措置をとらなかった	瀬渡しにおける乗客の乗船時に対する安全措置が不十分であった
瀬渡しを終えて錨泊し、移動の目的で船尾の錨索の繰り出しを在船の釣り客に依頼して前進中、同人が倒れ錨索に足をとられた	なし	釣り客1人が大腿骨骨折全治5箇月	錨索を伸ばすだけなら危険はないと思い、錨作業を釣り客に手伝わせた	釣り客の安全に対する配慮が不十分で、危険な業を手伝わせた
2人が岩場の上陸した直後、付近を航行中の漁船群の航走波を受けて船体が動揺し、1人が船首と岩場に挟まれた	なし	釣り客1人が骨盤骨折、全治約3箇月	釣り客を早く上陸させることに気をとられ、漁船群の通過を待たずに接岩した	接岩の時機が適切でなく、漁船群の航走波を受け、釣り客を船首と岩場に挟んだ
潜水者が頻繁に見受けられる海域において、潜水者に気付かず接触した	なし	潜水者が大腿部等切断して失血死	朝早い時間なので沖合いには潜水者がいないものと思った	見張り不十分で、潜水者を避けなかった
前路に認めた漂泊船が左転を始めたので、右に大きく転舵して進行中、衝撃を感じ、浮上した潜水者に接触した	なし	潜水者が開放性脳損傷等で即死	潜水者作業船が潜水作業中の標識を表示せず、注意喚起も分からなかった	潜水作業船が標識を表示せず、見張り不十分で、注意喚起を行わなかった

海難発生の月別状況



死傷者等の状況



(4) 転覆事件 (分析対象件数・隻数：4件4隻)

○瀬渡船全体では、比較的穏やかな気象・海象の条件のもとで海難が発生しているが、転覆事件4件は、いずれも風力5以上の強風時に発生し、うち3件は強風波浪注意報等が発表された状況下で発生している。

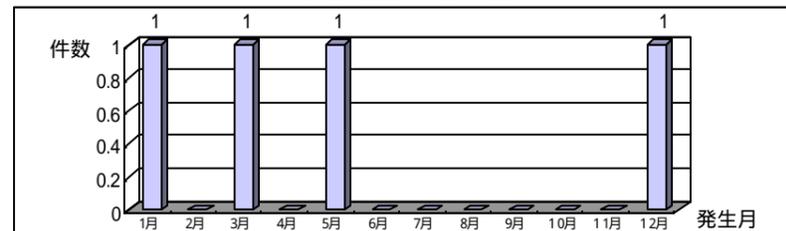
○原因としては、気象・海象に対する配慮が不十分で、瀬渡しを中止しなかったこと、あるいは荒天避難しなかったことが指摘されている。

○荒天時に定員を大幅に超えて運航したことなどが原因として指摘されている例があり、荒天が予想される中、多数の釣り客を瀬渡し地点に送り届けたことが、荒天となった際に定員を大幅に超えて帰航する事態を招いた要因となっている。

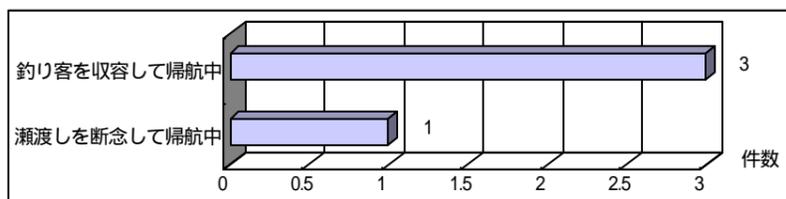
事例	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1	南西諸島	3月	0715	曇	6	波 2.5メートル 強風波浪注意報	瀬渡しを断念して帰航中	20分
事例2	瀬戸内海等	12月	1800	晴	7	波高3メートルの波浪	釣り客を収容して帰航中	瀬渡し地点を発進後17分
事例3	本州北西岸中部	5月	1315	雨	7	強風波浪注意報	釣り客を収容して帰航中	瀬渡し地点を発進後10分
事例4	本州北西岸西部	1月	1340	晴	5	最大波高2メートルの高波 波浪注意報	釣り客を収容して帰航中	瀬渡し地点を発進後40分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
高起した波を船尾から受けて船体が傾斜し、更に波浪が打ち込み大傾斜して転覆した	機関、航海計器に濡損	船長及び釣り客2人は海中に飛び込み全員僚船に救助された	このぐらいの波浪なら大丈夫と思いい、防波堤付近で発生する高起した波浪の危険性に配慮しなかった	防波堤付近で発生する高起した波浪の危険性に対する配慮不十分で、発航地に引き返さなかった
前路に大波が立っているのを認めめたが、そのまま進行して転覆した	曳航中に沈没	船長及び釣り客14人中、釣り客1人溺死	何とか目的地まで行き着けるものと思いい、荒天避難の措置をとらなかった	前路に大波が立っているのを認めた際、反転して風下の島陰に避難するなど荒天避難の措置をとらなかった
荒天が予想される状況のもと瀬渡しを中止せず、瀬渡しし、その後収容することとし、釣り客を収容して帰航中、突風にあおられて転覆した	操舵室及びマスト倒壊、機関及び航海計器等に濡損	船長及び救命胴衣を着用した釣り客16人は全員救助された	陸から吹く南寄りの風は波が立たないから大丈夫と思いい、気象海象に配慮して瀬渡しを中止しなかった	気象海象に対する配慮不十分で、低気圧の接近で荒天が予想される状況下、瀬渡しを中止しなかった
最大搭載人員を著しく超えた釣り客を搭載し、風浪の高まった海域を航行中、右舷後方から高波を受けて傾斜が増大し、復原力を喪失して転覆した	船体は海岸に打ち上げられて大破	船長及び釣り客46人中、釣り客9人が溺水等で死亡	最大搭載人員を超えてもなんとか航行できるものと思いい、最大搭載人員を著しく超えて釣り客を搭載し、乾舷の減少及び復原力の低下を生じさせた	復原性に対する配慮不十分で、最大搭載人員を著しく超えた釣り客を搭載し、高波を受けて復原力を喪失した

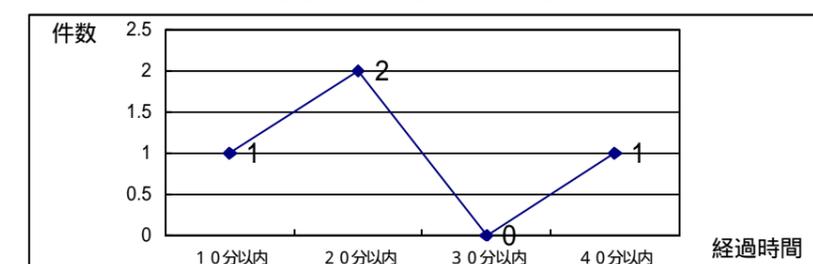
海難発生 の 月別状況



運航の状況



発航から海難発生までの経過時間



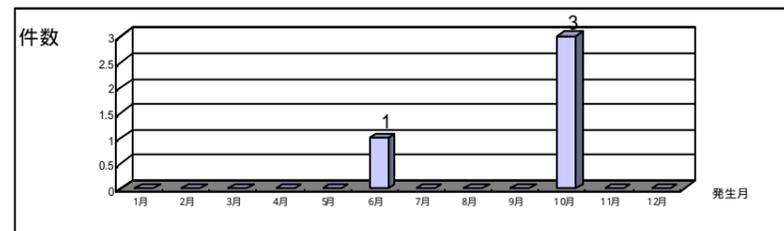
(5) 衝突(単)事件 (分析対象件数・隻数：4件4隻)

○衝突(単) 4件はいずれも夜間、釣り客を乗せて瀬渡しの目的で航行中、発航から30分未満に

発生している。いずれも船長が航行に慣れている海域で発生している。

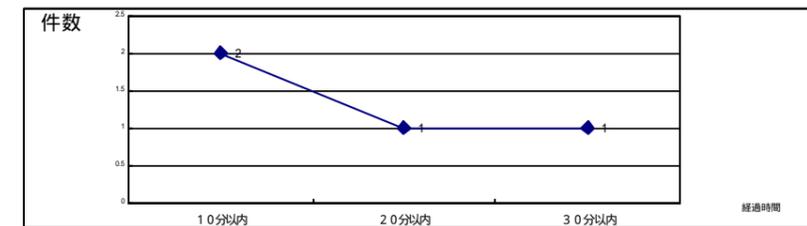
事例	発生場所	発生月	発生時刻	天候	風力	風浪・うねり	運航の状況	発航等からの経過時間
事例1 防波堤衝突	瀬戸内海等	10月	0445	晴	なし		瀬渡しの目的で航行中	30分
事例2 護岸衝突	九州北岸及び西岸	10月	0530	霧	なし		瀬渡しの目的で航行中	15分
事例3 護岸衝突	本州北西岸西部	10月	0500	晴	なし		瀬渡しの目的で航行中	10分
事例4 棧橋衝突	九州北岸及び西岸	6月	1338	霧	なし		瀬渡しの目的で航行中	4分

海難発生の月別状況



発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
手動操舵中、床に落としたライトを探するため、操舵席のいすから降りた際、肘が舵輪に触れて舵がとられ徐々に回頭しながら防波堤に向って進行し、衝突した	船首に破口	船長及び釣り客11人中釣り客3人が肋骨骨折等	舵を中央にしておけば舵輪から手を離しても短時間なら直進するから大丈夫と思った	予定針路線から逸脱することのないよう針路を保持しなかった
夜間、レーダー画面を見ながら目的の護岸に接近中、同護岸を明らかにできないまま進行して衝突した	船首部を圧壊	船長及び釣り客3人が大腿骨折、鎖骨骨折、肋骨骨折等	調整不良で画面の不鮮明なレーダーを注視することに気をとられた	レーダーを調整して、見張りを十分に行わなかった
瀬戸を航行中、右転して前路の小型漁船を追い越す際、船位を確認しないまま右転し、右舷方の瀬に衝突した	船首部を圧壊	釣り客2人が頭骨骨折などの重傷、船長及び釣り客5人が打撲、切創等	瀬までまだ距離があると思い前路の小型漁船を追い越すことに気をとられた	レーダーを活用して船位を確認しなかった
濃霧により視界が著しく狭められ、船位が確認できなくなった際、レーダーの電源を入れたものの、レーダーが使用状態にならないまま進行して衝突した	船首部を圧壊	船長及び釣り客2人は無事	島に接近すれば海岸線を確認できるものと思った	視界が制限されて船位の確認ができなくなった際、電源を入れたレーダーが使用できるまで航行を一時中断しなかった

発航から海難発生までの経過時間



(6) 遭難事件 (分析対象件数・隻数：1件1隻)

○遭難1件の原因は、瀬渡船の運航にかかわる特有な原因とは認められない。

事例	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	1230	曇	3		瀬渡しの目的で航行後、目的の瀬に接近中	40分

発生の状況	船体の損傷	死傷等の発生	船長の判断	原因
瀬に接近する際、主機を後進にかけて行きあしを止めたのちクラッチを前進に操作したが、推進器翼が回らず、前後進力を得られず、操縦不能となった	外板に破口、水船となりその後沈没	船長及び釣り客3人は全員僚船に救助された		クラッチを操作したが、推進器翼が回らず前後進力を得られなくなり、操縦不能となった

第3 事例研究

1 転覆事件

最大搭載人員を著しく超えた釣り客を搭載し、風浪の高まった海域を航行して転覆した事例

船舶の要目等

船種	瀬渡船 F丸
総トン数	5.5 トン
発生日時	平成4年1月12日13時40分
発生場所	山口県吉見漁港沖合
天候等	晴、西風、風力5、波高約2メートル、波浪注意報発表中
損害等	船体全損 釣り客3人死亡

事件の概要

F丸は、長さ11.97メートルの船体中央部にある操舵室の前部に前部客室、後部に後部客室をそれぞれ設けた、昭和62年に進水した瀬渡船で、最大搭載人員が26人（旅客24人、船員2人）であった。

F丸は、船長が単独で乗り組み、1月12日03時から10時50分までに釣り客101人を4便に分けて瀬渡しを行った。その後船長は、天候の悪化が予想されたので早めに釣り客を収容して帰港することとし、第1便帰港予定者のほかに帰港を希望した他の便の帰港予定者も乗せることとした。F丸は、釣り客46人と定員超過の状態となり、さらに他船の釣り客の釣り道具及び携帯品を搭載したため、乾舷が減少し、復原力が著しく低下した状態で吉見港に向かうことになった。

船長は、発航後まもなく機関を18ノットにかけて進行したが、右舷後方から風浪を受けて船体の動揺が大きくなったので徐々に減速したが、F丸は、13時40分少し前右舷後方から高波を受け、左舷側に大きく傾斜して復原力を喪失し、13時40分転覆した。

海難原因

本件転覆は、吉見港に釣り客を乗せて帰港する際、最大搭載人員を著しく超えた釣り客及び携帯品等を甲板上に搭載し、乾舷が減少し、復原力が著しく低下した状態で風浪の高まった海域を航行中、右舷後方から高波を受けて傾斜が増大し、復原力を喪失したことによって発生したものである。

再発防止のために必要と思われる事項

1 本船のような小型船は、波、風を受ける場合の影響が大きいいため、十分な乾舷確保に配慮する必要がある。

2 旅客定員を遵守する必要がある。

本件は、最大搭載人員 26 人のところ 47 人を乗せ、かつ、甲板上に多量の釣り客の携帯品を搭載し、風浪の高まった海域を航行したことにより、釣り客及び携帯品の移動で船体が不安定となった。旅客定員を厳守することは当然のことながら、さらに甲板上に多量の物品を搭載する場合は、搭載量、搭載位置などに留意し、移動防止の対策をとる必要がある。

3 船長は、当時、S 地区遊漁瀬渡安全対策協議会に加入していた。

S 地区遊漁瀬渡安全対策協議会は、さまざまな安全対策を講じていると思われるが、本件のような大事故を二度と繰り返すことのないよう、改めて加入者を対象に安全運航に関する講習会などを開催し、海難防止について指導することが必要である。

2 乗揚事件

針路の選定が適切でなかったため乗り揚げた事例

船舶の要目等

船種	瀬渡船 T 丸
全長	10.50 メートル
発生日時	平成 10 年 2 月 8 日 05 時 58 分
発生場所	宮崎県都井岬北方
天候等	晴、北西風、風力 2、日出 07 時 03 分
損害等	船首船底外板に破口、推進器翼等を曲損、釣り客 1 人重傷

事件の概要

T 丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客 12 人を乗せ瀬渡しの目的で 2 月 8 日 05 時 20 分串間市市木漁港の船だまりを発し、都井岬東方沖合の水上岩に向かった。

ところで、T 丸はレーダーを装備していなかったが、船長は、長年同海域で瀬渡し業務に携わった経験から夜間の航海においては、磁気コンパスや都井岬灯台の灯火及び陸影を確認しながら航行していた。

船長は、目的地に至り次々と釣り場である水上岩に釣り客を降ろし、最後に残った釣り客 2 人を降ろすためゴツリと称する水上岩に向かった。ゴツリの方向は、針路目標となる灯火などがなく、また月が出ていなかったため陸影や海岸線も視認できなかった。このため陸岸に著しく接近することのないよう、備え付けの磁気コンパスで適切な針路を選定すべきであったが、酒気を帯びた釣り客との対応で気が立って冷静さを失い、およその見当だけで進行したため、T 丸は、5 時 58 分原針路のまま 18 ノットの速力で海岸の岩場に乗り揚げた。

海難原因

本件乗揚は、夜間、都井岬北方の瀬渡地点に向かう際、針路の選定が不適切で、陸岸に著しく接近する針路で進行したことによって発生したものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 浅礁のある水路を航行する際には、備え付けの磁気コンパスを活用して針路を確認する必要がある。
- 2 釣り客の輸送に当たっては、さまざまな対応が要求されることがあり、本件のように酒気を帯びた釣り客の対応もあり得る。いかなる対応であれ、操船に影響を及ぼすことのないよう安全を第一に運航する必要がある。

3 衝突(単)事件

船位の確認が十分でなかったため岩場に衝突した事例

船舶の要目等

船種 瀬渡船C丸
総トン数 9.7トン
発生日時 平成9年10月4日05時00分
発生場所 山口県青海島帆止ノ瀬戸
天候等 晴、風ほとんどなし、日出06時11分
損害等 船首部が圧壊 釣り客2人重傷、6人軽傷

事件の概要

C丸は、船長が単独で乗り組み、釣り客7人を乗せ瀬渡しの目的で10月4日04時50分青海島の通港にある係留地を発し、帆止ノ瀬戸経由同島北岸の釣り場に向かった。

ところで、帆止ノ瀬戸は、狭い水道で北西方には女瀬戸と称する水上岩があり、鰯の定置網が設置されていたが、船長は、この辺りの水路事情はよく知っており、夜間の航行の経験も十分であった。

船長は、発航後、操縦室左舷側のいすに腰をかけて操船に当たり、18ノットの速力で進行した。04時59分わずか前船長は、同航する小型漁船の灯火を正船首方に認め、追いつく状況となったことから、同船の右舷側を追い越すことにしたが、日出前で女瀬を視認できないことから方位、距離をレーダーを活用して確認する必要があるが、女瀬までまだ距離があるから小型漁船を追い越したあと女瀬の西側に向けても大丈夫と思い、船位を確認しないまま続航した。

05時00分わずか前小型漁船を追い越したが、女瀬まで正船首140メートルに接近していることに気付かず、C丸は、05時00分そのまま女瀬の南東側の岩場に衝突した。

海難原因

本件岩場衝突は、夜間、前路の小型漁船を追い越す際、船位の確認が不十分で、女瀬に著しく接近したことによって発生したものである。

再発防止のために必要と思われる事項

- 1 夜間、付近の障害物が確認できない狭い水道において他船を追い越す場合、自分の勘に頼って航行することは大変危険である。船長は、経験と勘に頼ることなく、レーダーを適

切に使用して自船の位置を確認する必要がある。

- 2 夜間、狭い水道で他船を追い越す場合は、追い越しを取りやめることや狭い水道を迂回するなど考慮して航行する必要がある。

第3編 再発防止に向けて

提言

遊漁船・瀬渡船海難の分析によって明らかになったことは、国民のマリンレジャーの志向により日曜日等の休日にプレジャーボート、遊漁船、瀬渡船などが集中する海域での衝突事故が多く、かつ、漁船の操業海域と競合することも少なくないため、衝突の相手船は、漁船が38.8%を占めていることなどである。衝突の原因をみると、適切な見張りなどの海上交通における基本的なルールの欠如、いわゆる船長に係る人的要因に起因する事故が目立っている。

遊漁船・瀬渡船の安全運航などについては、すでに水産庁、海上保安庁をはじめ（社）全国遊漁船業協会や全国釣船業協同組合連合会などから事故防止のための諸施策がなされているところであるが、海難審判庁においても今回の分析を踏まえて、主に衝突事故について次のような防止策を図ることを提言する。

遊漁船関係団体への提言

漁業協同組合、事業協同組合などの遊漁船関係団体は、遊漁船業を営む者と協力し、安全への啓蒙や徹底した指導を図る必要がある。

遊漁船関係団体は、釣り客の安全確保のうえで重要な、出航（中止）などの運航基準を船長に委ねることなく、各組合などで定めることが望ましい。

遊漁船関係団体は、気象・海象に関する情報や関連する海域の海潮流などの情報を収集し、遊漁船業を営む者に提供することが望ましい。

船長（遊漁船業者）への提言

遊漁船・瀬渡船海難の4分の3は衝突事故であることから、海難防止対策のほとんどは衝突に関する防止策といって過言ではない。

そこで、船長に対しては、次の一般的な事故防止策を提言するほか主に衝突事故の防止策について、提言する。

一般的な事故防止策

船長は、自ら必要な海事知識と技術を習得し、釣り客の生命を預かるという意識を持ち、安全運航に関する適切な判断を行うこと。

常に気象情報を入手し、荒天が予想される場合には、出航を見合わせるなど、的確な判断をすること。

釣り客に対して運航計画を十分に説明し、釣り場の様子、往復の航海の状況、当日の気象状況などについても周知しておくこと。

船長は、釣り客には常時、救命胴衣を着用させること。また、救命胴衣の着用に当たっては、正確な着用方法について指導し、その着用状態を確認すること。

定員を厳守すること。

衝突事故の防止

発航前の注意

釣り場までの航程、遊漁をする時間、帰航時刻などについて、無理のない運航計画をたてること。

他船を避けるなどの基本となる自船の運動性能（速力の変化、舵効きぐあい、旋回の様子など）を再度確認してから発航すること。

航走中の注意

原因のワースト1 船首部浮上による死角に対する見張り不十分が約 20%！！

釣り客が船首部に乗船したことによる死角の発生も2件

原因のワースト3 第三船の方向のみを見ていて見張り不十分となったものが約 12%！！

航走中は、船首が浮上し船首方向に死角が生じることが多いので、船首を左右に振ったり、窓から顔を出したりして船首方の死角を補う見張りを行い、他船の動きに注意すること。

僚船との接近時や無線電話による連絡など、仲間からの情報収集に気をとられ、見張りがおろそかにならないよう注意すること。

衝突事故を防止するためには、海上衝突予防法などに定められている航法、灯火象物の表示及び各種信号の吹鳴等を遵守すること。

漂泊・錨泊して釣りをを行う際の注意

衝突事故は、遊漁船が遊漁中（漂泊・錨泊中）に約 35%と最も多く発生！！

船長の見張り場所が、相手船の進入方向の反対側に位置している例が多い。

接近してくる相手船は、死角に対する見張りがおろそかになっていた、ほかの船（第三船）ばかり見ていたなど、自船に全然気付かなかった場合がほとんどである。

原因のワースト2 船長自から釣りに熱中したための衝突事故 14.1%

～『他船が近づいてきたら、相手船に避航を期待するな！！』～

錨泊中は、錨泊中であることを示す形象物を表示すること。

漂泊・錨泊中といえども、厳重な見張りを行うこと。

他船が接近するのを認めた場合は、相手船が自船を認めていないことも念頭に置き、相手船のみに避航を期待せず、接近する船に対して警告信号を行うこと。

他船が接近する場合は、余裕をもって機関を準備し、衝突のおそれがあるときは、必要に応じて機関を使用するなど衝突を避けるための措置をとること。

釣り客の対応など遊漁船業にかかわる作業を行うことは当然ながら、その間にも十分な見張りを行うこと。

自らの釣りはなるべく避け、船長として、常に周囲の船舶の動静を監視すること。

釣り場を移動中の注意

釣り場移動の理由は、71%が釣果がおもわしくないため！！

釣り場移動中、魚群探知器による探索時の衝突事故が 35.5%

～『良い釣り場には、必ず他船がいる・・・周囲を見張れ！！』～

周囲には、多くの船舶が存在することから、衝突の見合い関係を回避しても、すぐに第三船（衝突回避した船舶以外の船舶）と見合い関係が成立する可能性があるため、常に周囲の船の動静を監視すること。

良い釣り場を探すため、魚群探知器を監視するときには、周囲の船の動静を把握してから安全な速力に減じて行い、探索作業を短時間とするなど見張りがおろそかにならないようにすること。

釣りを終え帰航中の注意

帰航中の衝突事故の 20.7%が下船準備作業等による見張り不十分！！

帰航中の衝突事故の約 8%が船長が漫然と運航！！

釣りを終えて帰航中の操船は、周囲を見張っているつもりが、疲労感、安堵感など

から、ただ漫然と運航し、帰航中のわずかな時間に事故を起こしていることが多いため、貴重な人命、財産を預かっていることを深く肝に銘じて見張りを十分に励行し、安全運航に心掛けること。

船長は、着岸後に当日使用したえさや釣り具などの後かたづけを行うこととし、帰航中は操船に専念して、十分な見張りを行うこと。

帰航中、前部甲板において、釣り客が帰り仕度のため、立ち上がり移動したりすると船首方向に死角が生じることがあるので、釣り客に対して操船の妨げとならないよう指示すること。

乗揚事故の防止

航走中の注意

航行海域における経験が豊富であることを理由に船位確認をおろそかにして、乗揚事故を起こしているケースがあるため、経験に頼ることなく、あらゆる手段を用いて、定期的に船位を確認すること。

常に海潮流の影響を把握して、圧流に十分気を付けること。

死傷等事故の防止

発航前の注意

甲板から海中へ転落のおそれがあるような箇所について、防護柵を設けるなど、安全措置を講じること。

航行中の安全を確保するために釣り客が遵守すべ注意事項を十分に説明すること。

航走中の注意事項

小型船であるため、うねりや風浪によって船体が動揺することを十分に考慮し、釣り客を安全な乗船位置に誘導するとともに、その行動を十分に把握すること。

動揺中、甲板上の危険な場所に釣り客が立ち入るような場合には、ただちに規制すること。

衝突（単）事故の防止

航走中の注意

船位を十分に確認すること。

夜間等においては、レーダーを活用して船位を確認すること。

釣りを終え帰航中の注意

疲れなどで眠気を催したならば、外気に触れたり、航行を中断して一時的に仮泊する勇気をもつこと。

～『尊い命を守ることからみると簡単なこと。勇気を持って対処を！！』～

夜間、釣りを終えて帰航中、帰航の港に近付いた際に事故の発生が多いことから、安心することなく、緊張をもって操船にあたること。

転覆事故の防止

発航前の注意

荒天の際に避難する港を選定しておき、速やかに避難できるよう港の状況について調べておくこと。

航走中の注意

波や風の状況に応じた針路をとること。

船体に波浪が打ち込むことのないような針路をとり、適切な速力とすること。

うねりを受けて狭い水路などに進入する際、追い波には十分注意し、危険と思われる場合には進入しないこと。

錨泊・漂泊して釣り中の注意

釣り中、気象・海象の変化に十分配慮し、悪化が予想される場合には、速やかに釣りを止めて帰航すること。

気象・海象の状況により、帰航の港まで安全に航行することが不安な場合には、近くの安全な港に避難すること。

これを守れば衝突事故を防げます

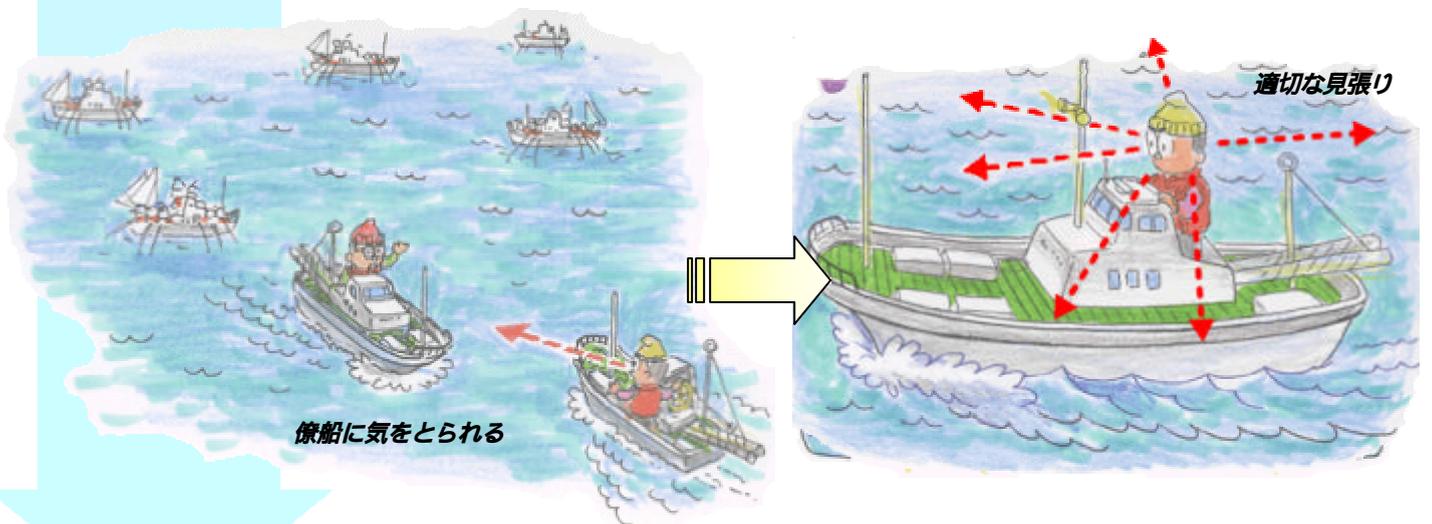
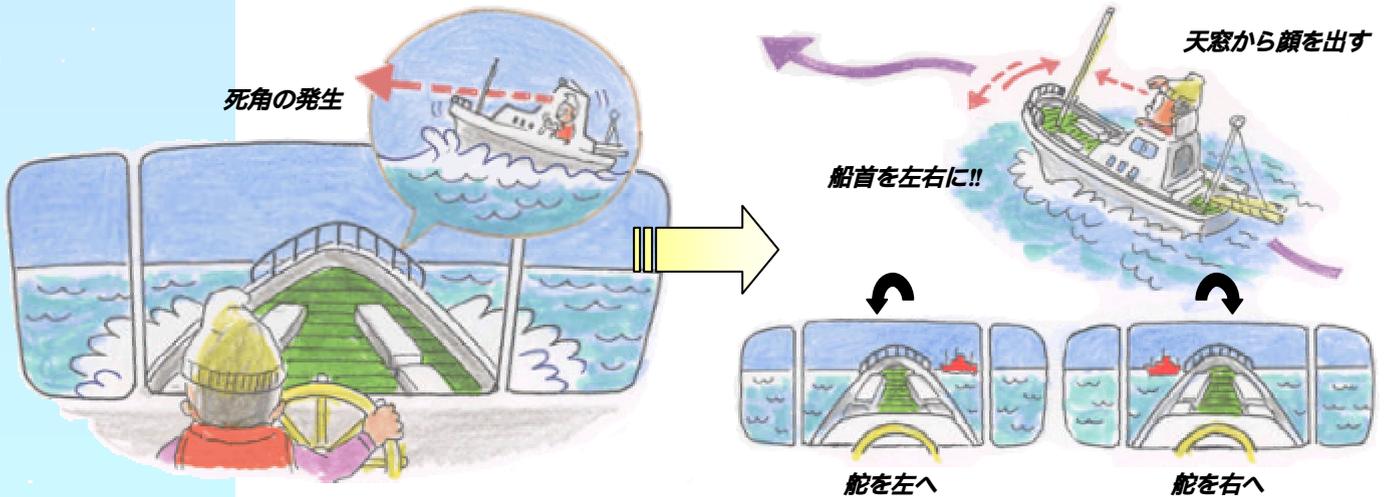
船長への提言

発航前

- 自船の速力の変化、舵効き、旋回性などを再確認しましょう。
- 無理のない運航計画を立てましょう。

航走中

- 見張りは、船首部浮上による死角の発生に注意しましょう。
- 僚船に気をとられて、見張り不十分とならないように注意しましょう。



遊漁中

- 相手船に避航を期待せず、次のことを行きましょう。
 - ▶ 錨泊中であることを示す形象物を表示しましょう。
 - ▶ 接近する船に対して警告信号を行きましょう。
 - ▶ 必要に応じて機関を使用できる態勢をとりましょう。
 - ▶ 釣り客の対応をしながらでも見張りを行いましょう。
 - ▶ 船長自らの釣りはなるべく避けましょう。



釣り場移動中

- 航走中、魚群探知器を使用するときには、周囲の動静を把握し、安全な速さに減じ、短時間に探索作業を行うなど、見張りをおろそかにしないようにしましょう。

前方に相手船が！！



帰航中

- 帰港までわずかな時間です。気を引き締めて操船しましょう。
- 釣り客が帰り支度を行う場合、操船の妨げにならないよう指示しましょう。
- 釣りの後片付けは着岸後として見張りに専念しましょう。

わずかな時間に
事故が多発！！

Zzz



適切な見張りで安心した釣りを！！