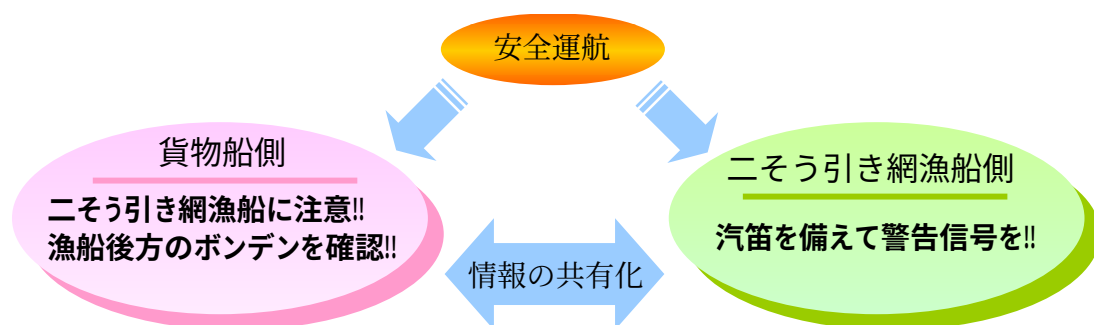


伊勢湾・三河湾における漁具衝突事件の分析



平成 16 年 3 月
横浜地方海難審判庁

伊勢湾・三河湾における漁具衝突事件の分析

はじめに

平成 15 年、横浜地方海難審判庁（以下「当庁」という。）では、いずれも伊勢湾・三河湾で発生した「貨物船と二そう引き網漁船の漁具衝突事件」2 件の裁決言渡しを相次いで行った。うち 1 件は、漁具損傷に止まらず、2 隻の漁船が転覆して漁船乗組員一人の人命喪失を招いたものである。

伊勢湾・三河湾は、名古屋港、四日市港、三河港などへの航行ルートに当たり、航行船舶が多いのと同時に、小型二そう引き網漁の漁船が密集して操業することが多い海域でもある。

平成元年から同 14 年まで過去 14 年間にわたる当庁裁決において、伊勢湾・三河湾で発生した漁具衝突事件は 4 件であった。

裁決言渡し件数が少なく、統計的解析が十分に満足できる点までに至らないとはいえ、14 年間に 4 件であった同種事例が、平成 15 年において 2 件となり、いずれも転覆や死傷につながるいたましい事故となっていることから、今後同種海難発生が増加につながる懸念を払拭できない。

ここでは、今後の同種海難の発生防止を求め、同種事例を分析し、提言としてまとめたので、外航・内航の船舶運航関係者及び漁業協同組合ほか漁業関係者等への参考に供し、今後の同種海難発生防止と安全運航に寄与できることを期待するものである。

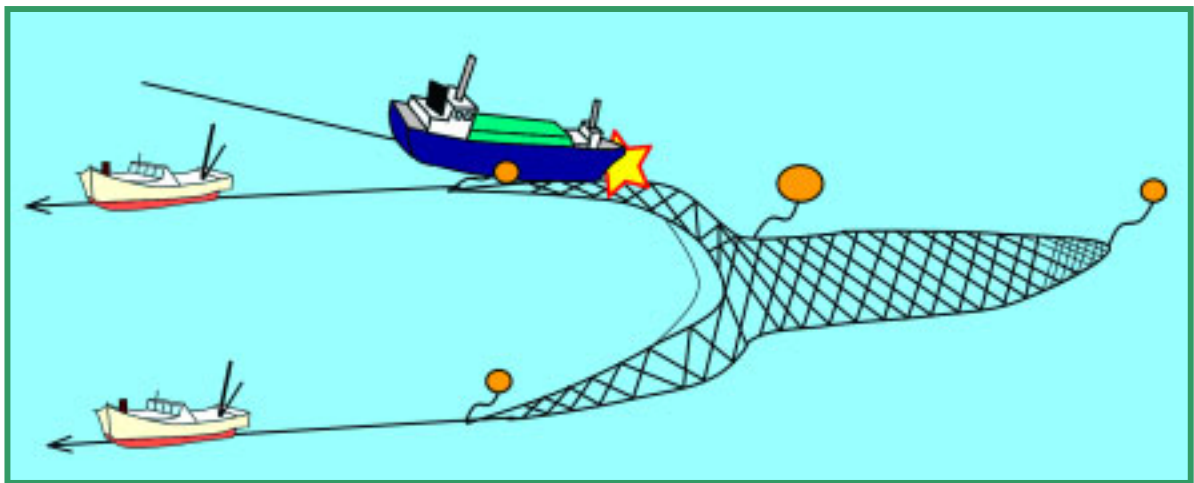
平成 16 年 3 月



表紙を含む漁船の写真提供：愛知県水産試験場 漁業生産研究所

目 次

1	海難発生地点	2
2	事例	3
3	漁業の概要	9
	(1) 二そう引き網漁	
	(2) 小型機船底引き網漁	
4	事実関係に見る問題点と解決策	11
5	原因（航法の適用を含む）摘示の共通点	13
6	提言	14
7	二そう引き網漁一覧表	15



1 海難発生地点

発生地点は、下図のように分散しており、**1**～**5**は、航行中の貨物船や油送船が二そう引き網漁を行っている漁具に衝突したもので、**6**は、貨物船がえび小型底引き網に衝突したものである。

漁具衝突の結果、貨物船が漁具を引きずりながら進行し、えい網中の2隻の漁船のえい網索の切断を伴い、漁具損傷に止まらず転覆を招き、漁船乗組員の死亡を生じたものも含まれる。

図（事例1～6の海難発生地点）



2 事例

事例 1

油送船 A

漁船 B 漁船 C 漁具衝突事件

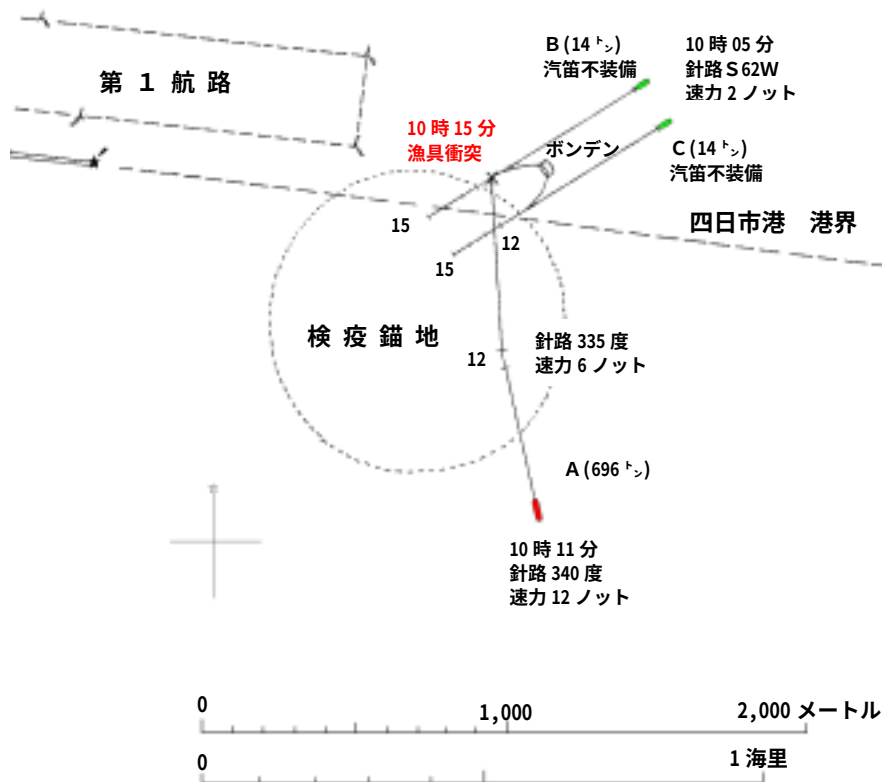
(平成 2 年 10 月 15 日 10 時 15 分 四日市港において発生)

損傷

- A : 船首部擦過傷
- B : 転覆
- C : ない

B, C 側の原因 (一因)

- 警告信号を行わなかった。
- B 船長 : 戒告
- C 船長 : 戒告
- (3 隻で操業中)



A 側の原因 (主因)

- 見張りが十分でなかった。
- 大幅に迂回しなかった。
- A 船長 : 1 箇月停止

09:45

A

四日市港に向け北上中
右舷船首方 4 海里付近に多数の漁船を視認

B, C

いわし引き網中
B、C 間の距離 110m
漁具は引き索 410m、網の長さ 90m、オレンジ色の大型ボンデン及び小型ボンデン取付
漁ろうに従事中の形象物を表示

10:05

A

二そう引き網中の B、C を双眼鏡で視認
B、C の網に付してある大型浮標に気付かなかった

B

A を視認
A が避航すると思い、有効な音響による注意喚起信号を行うことも、A を監視することもしないで、えい網を続けた

10:12 少し前

C

漁具に向首進行中の A を視認
A が避航すると思い、有効な音響による注意喚起信号を行うことも、A を監視することもしないで、えい網を続けた

10:13

B

漁具に向けて航進中の A を認め、赤色旗を振った

C

漁具に向けて航進中の A を認め、機関の回転数を上げた

10:15 少し前

A

B、C の船尾方 260m を航過しようとしたとき、海面上に漁具を認め、機関を全速力後進にかけた

10:15

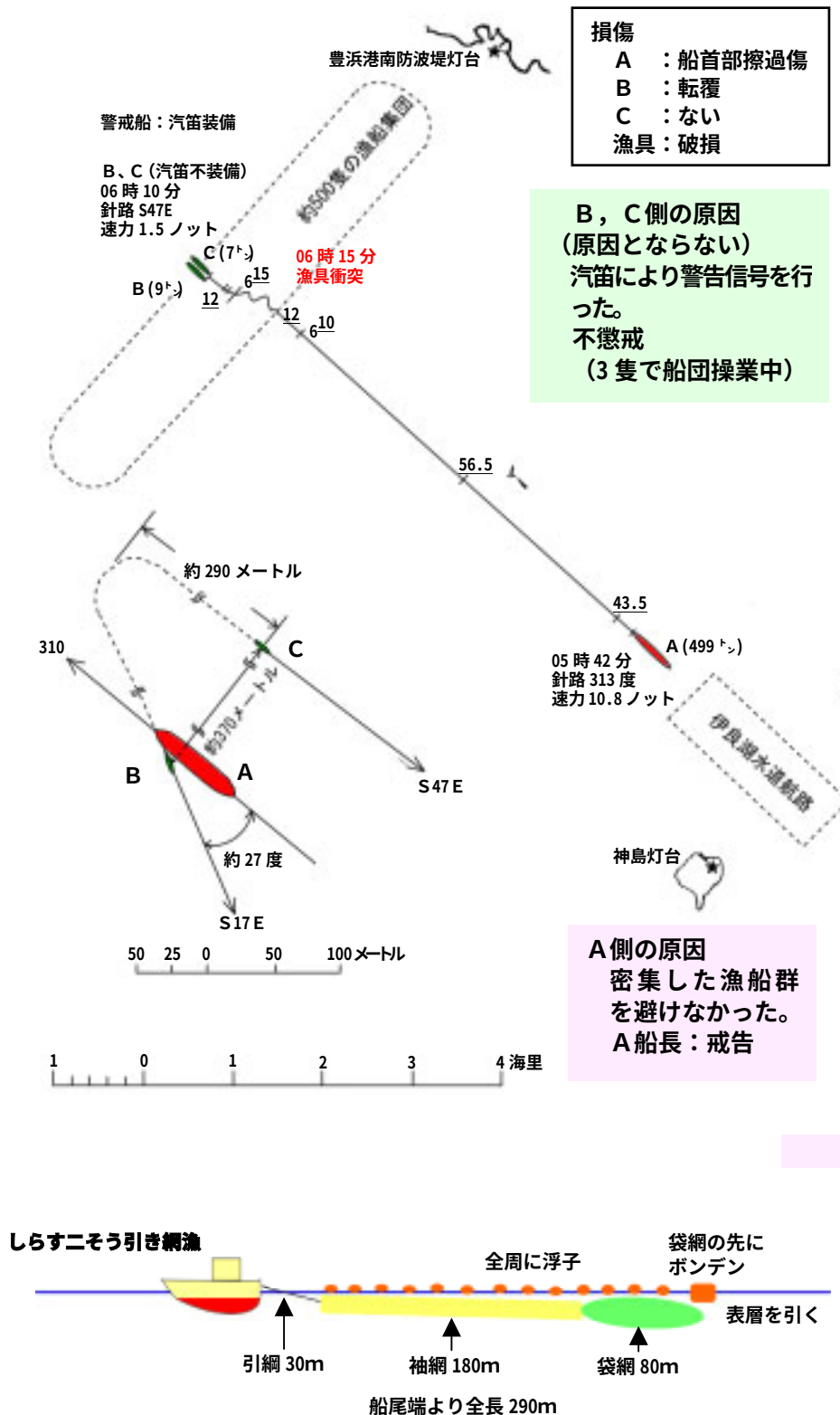
A が B、C 船尾方 250m のところにある漁具に衝突

事例 2

貨物船 A

漁船 B 漁船 C 漁具衝突事件

(平成 5 年 11 月 2 日 06 時 15 分 伊勢湾において発生)



05:43:30

A

当直一等航海士名古屋港に向け航行

レーダーで漁船群を検知
船首から両舷 25 度に渡り、幅 6 海里、奥行 1 海里の集団

B、C

愛知、三重両県の漁船 500 隻超の集団の中で操業中

運搬船を警戒に当たらせ、B C 間距離 370m。他船団との距離は 5m 程

05:56:30

A

双眼鏡で漁船群を視認
目視できたので集団の間隙を縫航すると判断

06:10

B、C

A を認めたが、他船団との間隔は A が通過できるものではなく、A より先航した内航船は西側を迂回したので、A も当然迂回するものと判断

06:12

A

他船団の警戒船が警告のため自船の前路 300m に停止。警告であることに気付かず、左舷一杯、右舷一杯を繰り返して間隔を探して蛇行

B

A が漁船群に進入し、他船団の警戒船が警告に行ったのを認めたがその後 A はさらに左右に進路を変えながら接近する状況を確認

06:14

A

B、C の警戒船が汽笛を鳴らしながら前路 300m に停止したが、操舵操船に夢中で気づかず。警戒船を替わした後至近に B、C を認め、二そう引であることに気付かないまま両船の間を抜けよう判断

B、C

A が接近するので警戒船を警告に向かわせ、A の前路 300m で停止し、手を振りながら警告信号を吹鳴

06:15

A が B の船尾から 20m のところの引網に衝突

事例 3

貨物船A・漁船B漁船C漁具

漁船D漁船E 漁具衝突事件

(平成9年3月18日06時05分 伊勢湾において発生)

損傷

A：損傷なし

B、C、D、Eの漁具破損

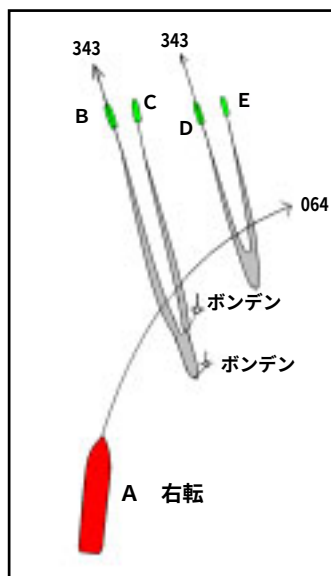
B、C、D、E側の原因（一因）

B船長：注意喚起信号を遵守しなかった。
不懲戒（BCは3隻で操業中）

D船長：注意喚起信号を遵守しなかった。
不懲戒（DEは3隻で操業中）

B (15ト、電気ホーン装備)
C (15ト、電気ホーン装備)
D (9ト、汽笛不装備)
E (3ト、汽笛不装備)

06時00分
針路343度
速力2ノット



0 1 5 海里
0 5,000 メートル

常滑港西防波堤灯台

06時05分 漁具衝突

06時03分
針路308度
次いで右舵

針路338度
速力10ノット

05時50分
A (498ト)

野間埼灯台

05:50

A

四日市港に向け北上中
正船首方2.5海里にB、C、D、
Eを含む漁船数隻の操業中の灯
火を初認

B、C、D、E

BはCと、DはEと二そう引き
網漁を行い、それぞれ北北西方
に2ノットのえい網前進速力で
操業中
各漁具は、引き索30m、網の長
さ250m
各船は漁ろうに従事中の灯火及
び形象物を表示

06:00

日出

06:03

A

B、C、D、Eに近づいてから
避航しようとそれらに500mま
で接近中、赤色旗を振りながら
近づいてくる漁船があったので
右舵をとった

06:04 少し過ぎ

B、C、D、E

船尾方200mに北上して接近す
るAを初認
僚船の運搬船にAを離すように
指示したのみで、それぞれ注意
喚起信号を行わなかった

06:05

AがB、C、D、Eの船尾方約
200mの漁網を次々に乗り切っ
た

A側の原因（主因）

漁船群を避航する措置が適切でなかった。

A船長：戒告

事例 4

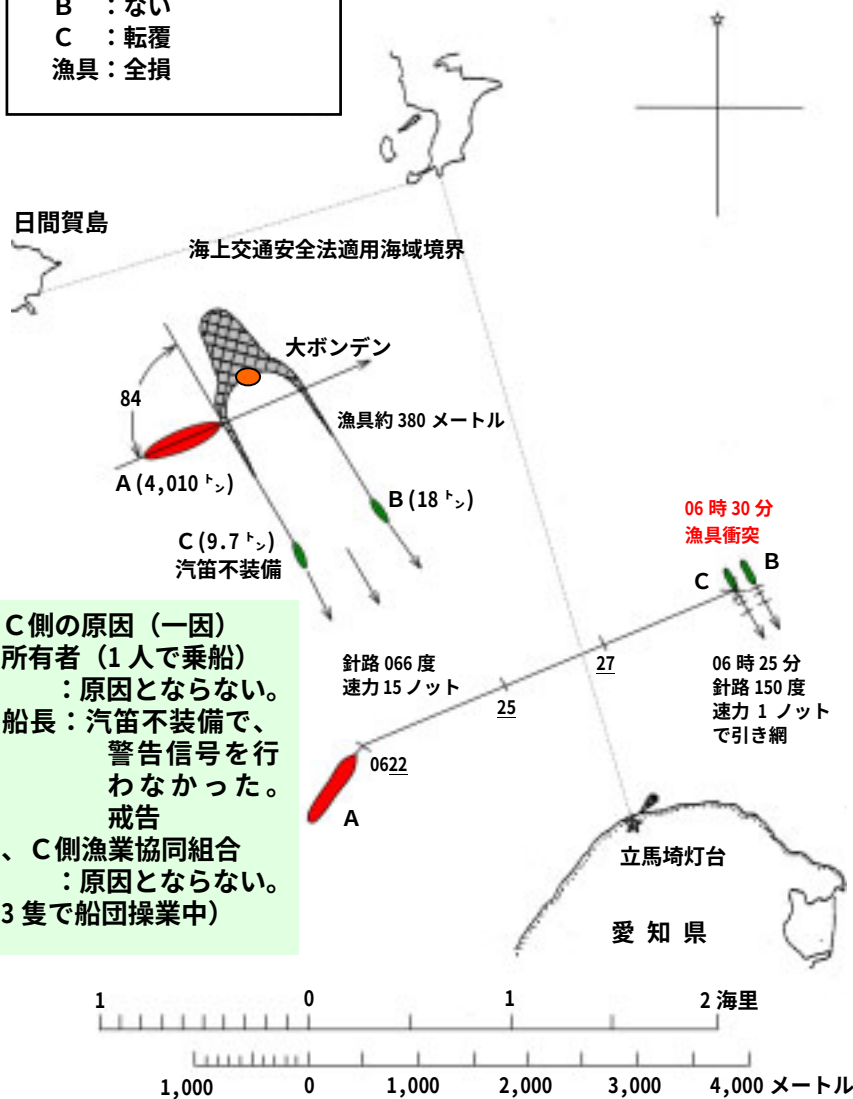
貨物船A

漁船B 漁船C 漁具衝突事件

(平成 14 年 4 月 25 日 06 時 30 分 三河湾において発生)

損傷

- A : 船首部擦過傷のみ
- B : ない
- C : 転覆
- 漁具 : 全損



B、C側の原因（一因）

B所有者（1人で乗船）
：原因とならない。

C船長：汽笛不装備で、
警告信号を行
わなかった。
戒告

B、C側漁業協同組合
：原因とならない。
(3隻で船団操業中)

A側の原因（主因）

B、Cが存在する密集した漁船群を大幅に迂回しなかった。
A船長：漁船群と出会ったときの報告について指示が十分でな
かった。戒告
A当直者：漁船群と出会ったときに報告しなかったうえ、同漁船
を大幅に迂回しなかった。

06:14

A

当直一等航海士三河港に向け
航行中
レーダーで右舷船首方 3 ない
し 5 海里に 70 隻の漁船群を
探知、船長に報告せず

06:22

A

転針予定地点に至り、密集し
た漁船群を大幅に迂回せず、
空いている漁船群の中央に向
く予定針路に転針

06:25

A

Bと運搬船を初認するもCを
認めず、BとCが二そう引き
であることに気付かなかった

C

鼓型形象物を掲示し、Bとと
もに二そう引きで操業中、A
を初認

06:27

A

漁具を示す大ボンデンを視
認、船首方のBと運搬船間の
距離が 400mあり、互いに単
独で操業中と判断し、そのま
ま続航

C

Aが漁具に向かっているのを
認めたが、汽笛不装備で警告
信号を行うことができなかった

06:30 少し前

A

大ボンデンを左に見て替わそ
うとした

06:30

AがCの船尾 210mのところ
の引網に衝突

事例 5

貨物船A

漁船B 漁船C 漁具衝突事件

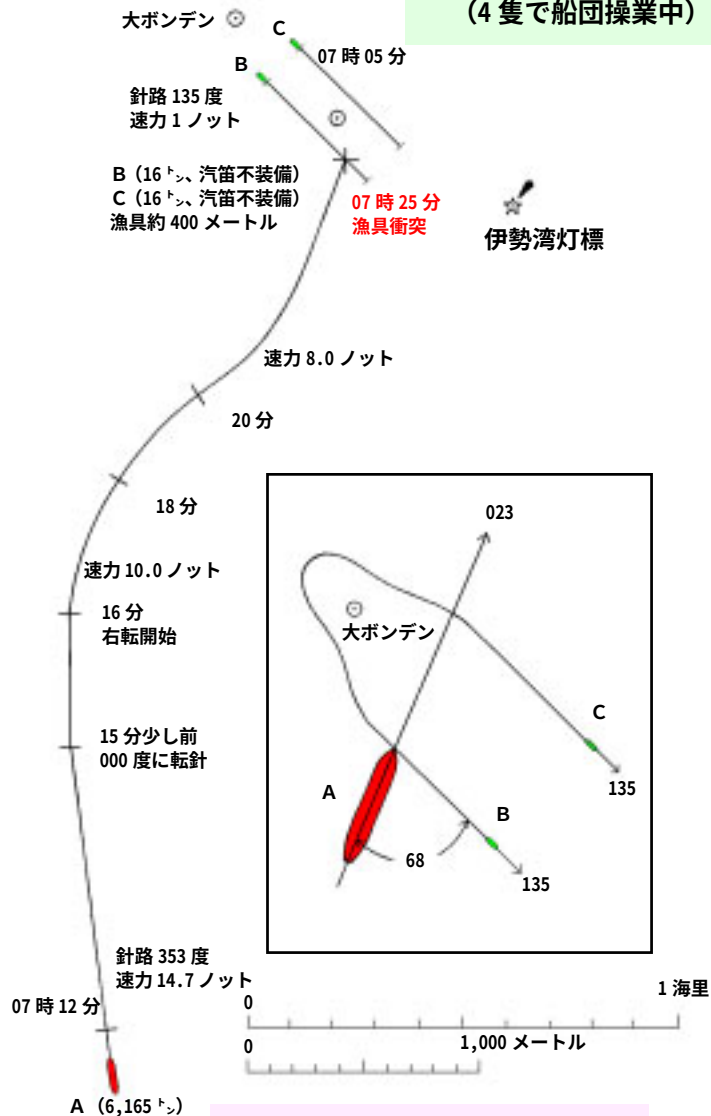
(平成 14 年 8 月 8 日 07 時 25 分 伊勢湾において発生)

損傷等

- A：船首部に擦過傷
- B：転覆 船長腰椎骨折等
甲板員 1 人が溺死
- C：転覆 甲板員両上肢打撲
- B、C 漁具損傷

B、C 側の原因（一因）

汽笛不装備で、警告信号を行わなかった。
B 船長：戒告
B、C 側船団長（探索中の D に乗船中）：汽笛不装備で、警告信号を行わなかった。
(4 隻で船団操業中)



A 側の原因（主因）

B、C が所属する船団を大幅に避けなかった。
A 船長：1 箇月停止

07:05

B

船団長（探索船の D に乗船中）の指示で C とともに二そう引きで操業再開

07:12

A

船長が操船の指揮をとり、名古屋港に向け航行中

D

A を初認し、運搬船に赤色旗を振るよう指示

07:15 少し前

A

左舷前方の同航船までの距離が縮まり、前方に多数の漁船を認めた

07:16

A

減速して右転

07:18

A

半速力

07:20

A

大ボンデンを初認したが、B、C が二そう引きで操業していることも、探索船及び運搬船の存在にも気付かず、減速して同航船との距離を広げようと船団を大幅に避けずに直進

B、D

B、C の漁具と衝突のおそれがある態勢で接近中の A を認めたが、警告信号を行わなかった

A

左転する避航時機を失し、大ボンデンの東方を通過するつもりで進行

07:24

D

A が B、C の漁具に迫ったのを認め、衝突の危険を感じ、赤色旗を振り、B、C に機関回転数を上げるよう指示

07:25

A が B の引網に衝突

事例 6

貨物船A

漁船B 漁具衝突事件

(平成4年9月14日10時00分 伊勢湾において発生)

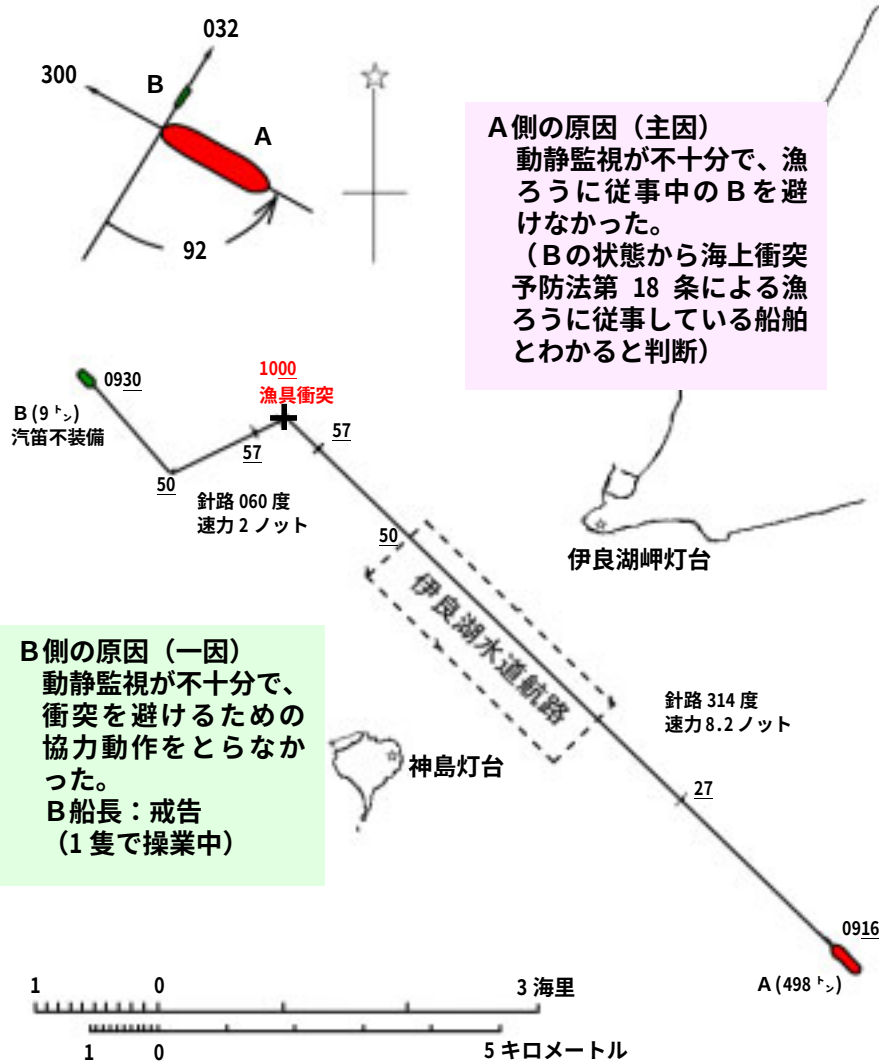
損傷等

A：船首部に擦過傷

B：転覆

乗組員 1人が過換気症候群等

1人が自律神経失調症



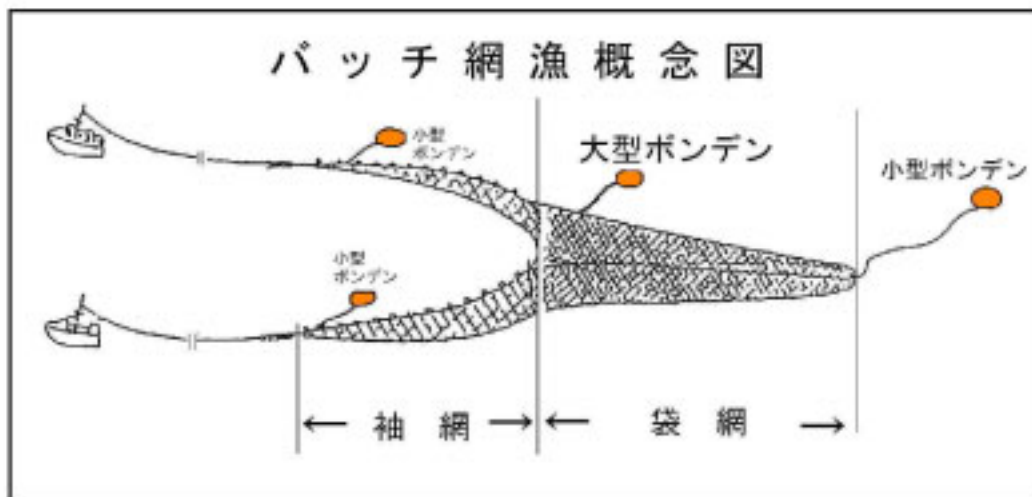
3 漁業の概要

(1) 二そう引き網漁

伊勢湾・三河湾においては、2隻で1つの網を引き、上～中間層（海面下30メートル以内）にいる浮魚類のマイワシ、カタクチイワシ、イカナゴ等を主に対象とする船びき網漁（二そう引き網漁）が盛んである。

伊勢湾・三河湾における二そう引き網漁について、各事例と、伊勢湾、知多半島等の各漁業協同組合に照会した回答例（末尾に一覧表として添付）によれば、漁模様の概要は、およそ次のとおりである。

- ① ほぼ年間を通じて対象魚を変えて操業している。
- ② 対象魚によって漁船の大きさ、網の種類、引き網の形態は異なり、代表的なバッチ網（えい網中の網の所定位置に浮子『ボンデンと呼称』を表示）をはじめとした船引き網漁が行われている。



- ③ 操業サイクル
操業サイクルは、投網・えい網・揚網に約1時間～1時間30分程度かける。
- ④ 漁船の大きさ
漁船の大きさは、いずれの場合も総トン数20トン未満である。
- ⑤ 漁具の全長
えい網中の漁船の船首から漁具末端までを漁具の全長とすると、最大級で約500メートルである。

⑥ ボンデン（オレンジ色又は黄色）

大型、小型のいずれも海面上に浮上しており、大型ボンデンは、袋網前端上部の海中位置を示し、袋網を海中で上方に広げる目的で使う。

小型ボンデンは、袋網末端部の海中位置を示すほか、海中の上下位置調整用に、袖網の両前端部から導くこともある。



⑦ えい網時の速力

えい網時の速力は、対象魚別に差があり、例えば「さより」のときは約8ノットであるが、バッチ網漁の場合、1ないし2ノットと低速力である。

⑧ 船団

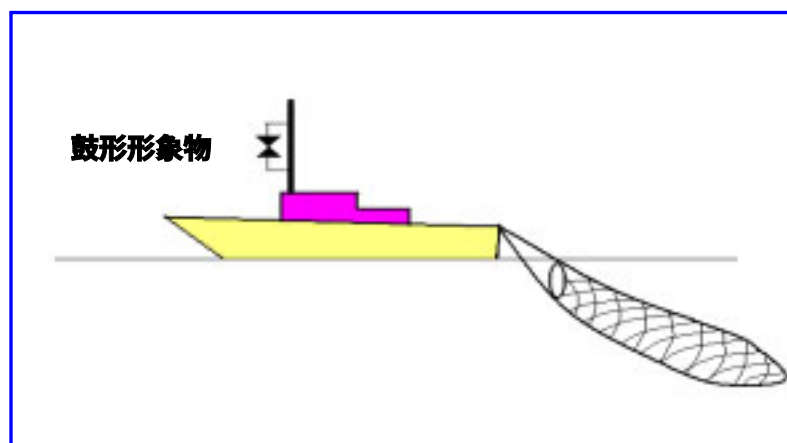
えい網に従事する漁船 2 隻のほか、漁獲物運搬船又は魚群探索船としての漁船 1 隻～2 隻が加わり、3 隻～4 隻で 1 船団をなす。

⑨ 漁船群

漁船群は、上記の各船団が集合して構成される。

(2) 小型機船底びき網漁

伊勢湾・三河湾においては、海底に降ろした漁具を 1 隻で引き、主に海底に生息するカレイ、アナゴ、アジ、スズキ、貝類、エビ類等の魚介類を漁獲する小型機船底びき網漁が広く行われている。



4 事実関係にみる問題点と解決策

【貨物船側】

時間的、距離的に衝突のかなり前から前方に数十隻以上の漁船群と漁船間の海面に大型ボンデン等を視認しているが、事故発生に至った。そこには、次のような問題点がある。

問題点 1

事例のほとんどを占める二そう引き網漁の漁具との衝突においては、二そう引き網漁を行っているか否か、また、どの漁船とどの漁船が対を成して網を引いているのか分からない。

事例の中には、貨物船側で、認めた漁船を二そう引き網漁を行っている漁船と識別できず、単一の底びき網漁船と思い、「底びきで引き網中の網は海底深く入っており、これまで 40 メートルから 50 メートルも離せば十分に航行できた。」ことから、近距離で漁船の船尾を避けても大丈夫と判断して至近を航過し、漁具に衝突した例がある。

解決策

双眼鏡を活用し、漁船船尾からえい網索が出ているかどうか、船尾方向にボンデンがないかどうか、付近の漁船の速度や進行方向などについて、厳重な見張りを行う。



なお、二そう引き網漁を行っている場合、大型ボンデンがあり、引かれている網の袋網前端部分に浮上していて、その後方に網の末端を示す小型ボンデンが浮上している例が多々ある。

問題点 2

引かれている漁具の状態・方法等が、海面下に沈んでいるので認知できない。

解決策

外航・内航海運関係諸団体および船舶運航管理者等は、**漁業協同組合**に対し、操業時期・操業模様等についての**情報提供**を働きかけ、関係船舶に操業模様等を周知する。

双眼鏡の活用を含めた**見張りの充実**が必要である。

【漁船側】

貨物船の接近をほとんどの漁船が認知しており、かつ、海上衝突予防法（以下、「予防法」という。）に規定する漁ろうに従事中の形象物（鼓型）を表示していたが、次の問題点が残る。

問題点

ほとんどの漁船において、「汽笛の備え付け」が遵守されておらず、その認識も薄いものとなっている。

解決策

船舶安全法では、専ら本邦の海岸から 12 海里以内又は内水面において従業する総トン数 20 トン未満の漁船は、汽笛の備え付けについて、当分の間、船舶検査の適用除外となっている。

しかしながら、予防法では用途・総トン数及び航行区域にかかわらず長さ 12 メートル以上の船舶に、汽笛の備え付けを義務付けている。

本分析から伊勢湾・三河湾においては、漁具衝突の防止に汽笛の活用が有効であることは明らかになった。

従って、伊勢湾・三河湾において、当該漁業に従事する漁船の船舶所有者又は船舶運航者は、予防法に規定されている「汽笛の備え付け」が遵守されていないことを再認識し、同種海難発生防止を図るため、その有効活用が推奨される場所である。

また、関係漁業協同組合等は、船舶所有者又は船舶運航者に対し、「汽笛の備え付け」の遵守について指導・教育を徹底し、船舶の安全確保に努めることが望ましい。

なお、救命胴衣を着用していない乗組員が海中転落して溺死した例があり、救命胴衣等を着用していれば、救助された可能性が高いことから、船舶所有者、漁業協同組合は、漁船の乗組員に対して、救命胴衣等（救命胴衣、作業用救命胴衣、小型船用救命胴衣）着用の重要性を指導・教育することが必要である。

5 原因（航法の適用を含む）摘示の共通点

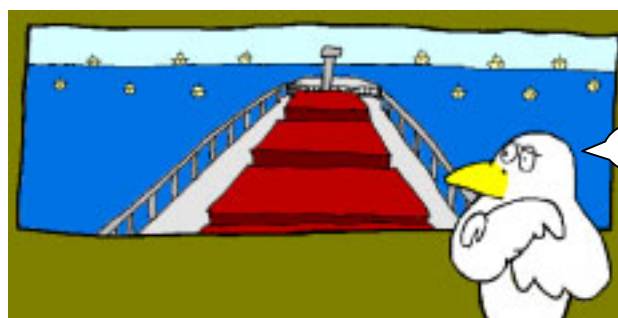
【貨物船側】

漁船群を大幅に避航するなどして衝突を避けるための措置をとらなかった。

事例のほとんどを占める、二そう引き網漁の漁具衝突については、数十隻による漁船が密集して作業を行っているので、貨物船側に避航の自由が一部制限され、他方、各漁船は針路・速力等、特殊な作業模様をしていることなどから、予防法第18条（各種船舶間の航法）が適用されず、同法第38・39条の**船員の常務**をもって判示している。

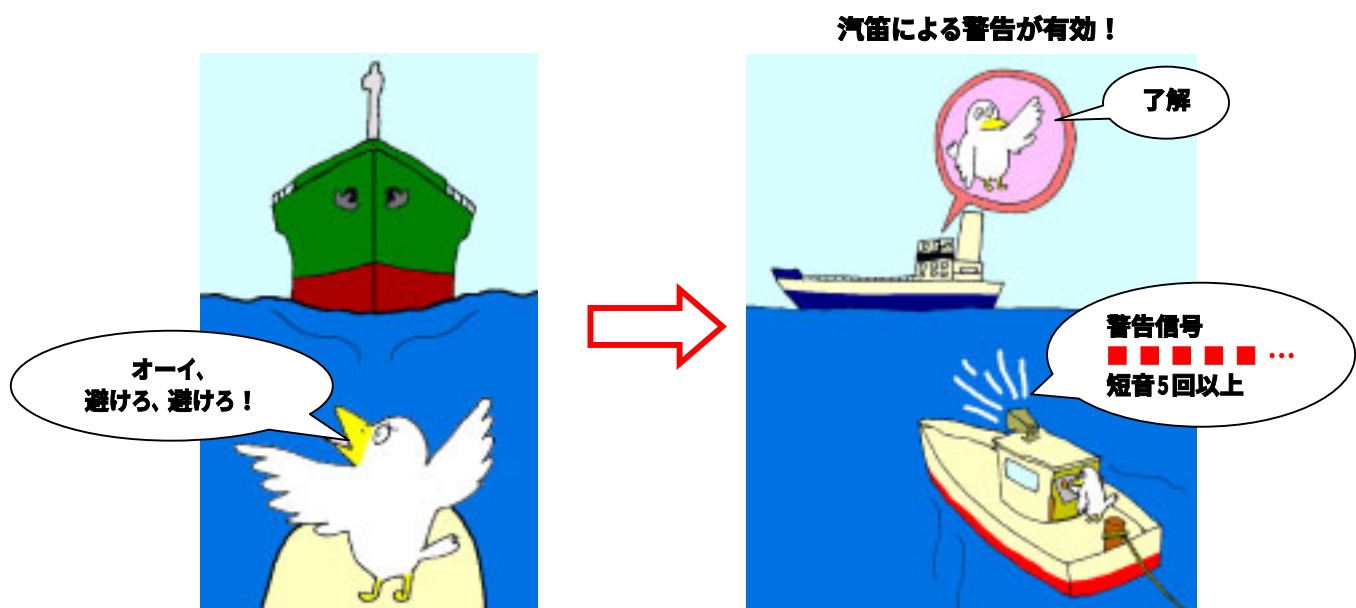
なお、事例6は、漁船1隻が、えび小型底びき網漁に従事中で、各種船舶間の航法を適用している。

※「船員の常務」：常識的に判断される通常の知識、経験を有する船員の行い得る行為



【漁船側】

自船は作業中なので、相手船が避けてくれると思い、汽笛不装備で警告信号を行わなかった。



6 提言

いずれの場合も、見張りを十分に行うことを前提にして、以下のとおり提言する。

【貨物船側】

- 1 漁船群を認めたら、状況を確認、目的地までの航程が増加しても迂回して**漁船群をまとめて避航する**。その際、漁船群最後尾の漁船船尾から漁具の全長である 500 メートルを目安に十分に離すこと。

漁船群の範囲に進入しないことが原則であり、漁船群の中で密集度の少ない部分を進行できるかもしれないという期待は、危険につながる。

- 2 外航・内航海運関係諸団体および船舶運航関係者等は、二そう引き網漁船が加入している**漁業協同組合**に対し、操業時期・操業模様等についての**情報提供**を働きかけ、関係船舶に操業模様等を周知する。

事例の中で航行中の貨物船は、漁船群を大幅に避航すべきことを理解していたが、船舶運航実務上、次のような背景要因（ヒューマンファクター）があり、実行できなかったことを考えなければならない。

外航・内航海運の船社等は、貨物船操縦者に対して事故を未然に防ぐための安全運航マニュアルを作成し、操業中の漁船群の避航方法などを掲載するなど、徹底した安全教育・指導が必要である。

- (1) 漁船群をまとめて避航しようとしたが、変更しようとする針路方向には、浅所、灯浮標などの航路標識等が存在し、その判断を躊躇せざるを得なかった。
- (2) 多数の船舶が通航していたので、大幅な針路変更等は、漁船群のほか、他船と新たな衝突の危険を誘発する可能性があり、その判断を躊躇せざるを得なかった。
- (3) 入港予定時刻が決まっていたため、タイムプレッシャーを誘発し、大幅な針路変更等の判断を誤らせた。
- (4) 予定針路を離路することに対する心理的抵抗があった。

【漁船側】

- 1 船舶所有者又は船舶運航者は、予防法の規定により、接近する船舶に**警告信号**を発することができるよう、**汽笛を備え付ける**。
- 2 船団長は、自らも所属漁船に対しても、**汽笛信号**を励行させる。
操業中だから避けてくれると相手船に期待するだけでなく、前広に汽笛信号を行う。
- 3 夜間であれば、漁具の方向を**探照灯**で示す。
- 4 二そう引き網漁船が加入している**漁業協同組合**は、外航・内航海運関係諸団体等に対し、操業時期・操業模様等についての**情報を提供**する。

7 二そう引き網漁一覧表

1 伊勢湾；X丸審判付属の資料

区 分		バッチ網	いかなご・ しらす船びき網	さより 船びき網	区 分		バッチ網	いかなご・ しらす船びき網	さより 船びき網
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ いかなご	しらす いかなご	さより ダ ッ コノシロ	操 業 時 期		1～12 時 (3～5、8～10 月)	8 月～翌 6 月	4～6 月 10～12 月
					時 間	投 網	10～15 分	10～15 分	約 5 分
						揚 網	30～60 分	30～60 分	約 15 分
						1 回あたり 操 業	約 1 時間	約 1 時間から 1 時間 30 分	30～60 分
漁 船	トン数	10～20 トン (20 トン以下)	8～15 トン (15 トン以下)	8～10 トン (15 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)		150～450m	150～450m	80～100m
	馬 力	35～130	35～80 (80 馬力以下)	35 以下	操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行	平 行
	乗組員	5 人	4 人	2 人	速 力	移動中	10～15 ノット	10～15 ノット	10～15 ノット
					漁ろう中	5 ノット以下	5 ノット以下	10～12 ノット	

2 伊勢湾；漁協 ①

区 分		バッチ網	いかなご・ しらす船びき網	さより 船びき網	区 分		バッチ網	いかなご・ しらす船びき網	さより 船びき網
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ いかなご	しらす いかなご	さより コノシロ	操 業 時 期		3～5 月 8～12 月	3～5 月 8～12 月	10～12 月
					時 間	投 網	10 分	10 分	5 分
						揚 網	30～60 分	20～30 分	20～30 分
						1 回あたり 操 業	約 1 時間	約 1 時間	約 1 時間
漁 船	トン数	10～20 トン (20 トン以下)	5～8 トン (10 トン以下)	5～8 トン (10 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)		200～500m	100～150m	70～100m
	馬 力	120	35	35	操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行	平 行
	乗組員	8～10 人 3 隻（網船 2 隻と探索船又は運搬船 1 隻で船団を組む）	2 人	2 人	速 力	移動中	10～15 ノット	10～12 ノット	10～12 ノット
					漁ろう中	5 ノット以下	5 ノット以下	7～8 ノット	

3 伊勢湾；漁協 ②

区 分		バッチ網	いわし・ いかなご船びき網	さより 船びき網	区 分	バッチ網	いかなご・ しらす船びき網	さより 船びき網	
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ いかなご	カタクチイワシ マイワシ いかなご	さより	操 業 時 期		1～12 月	1～12 月	10～12 月
					時 間	投 網	10～15 分	10～15 分	約 5 分
						揚 網	30～60 分	30～60 分	約 15 分
						1 回あたり 操 業	約 1 時間	約 1 時間から 1 時間 30 分	30～60 分
漁	トン数	10～20 トン	(10 トン以下)	(10 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)		150～450m	150～450m	80～100m
	馬 力	性能基準の範囲内	性能基準の範囲内	性能基準の範囲内	操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行	平 行
船	乗組員	8～10 人	2～6 人	2 人	速 力	移動中	10～15 ノット	15～20 ノット	10～15 ノット
		2～3 隻（網船 2 隻と探索船又は運搬船 1 隻で船団を組むか網船 2 隻）		漁ろう中		5 ノット以下	5 ノット以下	10～12 ノット	

4 知多半島；漁協 ①

区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網	区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網
主要対象 魚 種		操業していない	操業していない	さより ダ ツ コノシロ サッパ	操 業 時 期				4～6月 10～12月
					時 間	投 網			約 5 分
						揚 網			約 15 分
						1 回あたり 操 業			約 50 分
漁 船	トン数			8～14 トン (14 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)				100～120m
	馬 力			35 以下	操船方向 (潮流と漁具)				平 行
	乗組員			1～2 人	速 力	移動中			15～18 ノット
						漁ろう中			8～12 ノット

5 知多半島；漁協 ②

区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網	区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ いかなご	しらす いかなご	さより コノシロ	操 業 時 期		1～12 月	1～12 月	4～6月 10～12月
					時 間	投 網	3 分	3 分	2 分
						揚 網	20 分	15 分	10 分
						1 回あたり 操 業	約 1 時間	約 1 時間から 1 時間 30 分	約 40 分
漁 船	トン数	9～14 トン (20 トン以下)	4.8～14 トン (15 トン以下)	4.4～9.7 トン (15 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)		180～380m	130～250m	15～20m
	馬 力	120～160	35～160	35 以下	操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行	平 行
	乗組員	7 人 3 隻 (網 船 2 隻と探索船 又は運搬船 1 隻 で船団を組む)	4～8 人 船団を組む場合 あり (同バッチ 網漁)	2～4 人	速 力	移動中	15 ノット	18 ノット	15 ノット
						漁ろう中	2.2 ノット	2.5 ノット	7 ノット

6 知多半島；漁協 ③

区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網	区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ いかなご	しらす いかなご	さより コノシロ	操 業 時 期		1～12 月 (06 時～16 時)	3～12 月 (06 時～12 時)	4～6月 10～12月
					時 間	投 網	10～15 分	10～15 分	5 分
						揚 網	30 分程度	流しっぱなし	10 分程度
						1 回あたり 操 業	約 1 時間	約 1 時間	約 30 分
漁 船	トン数	14～19 トン (20 トン以下)	11～14 トン (15 トン以下)	6～9 トン (10 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)		300m 前後	250m 前後	70～80m
	馬 力	160～200	120～160	35	操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行	平 行
	乗組員	6 人	5 人	2 人	速 力	移動中	10～15 ノット	10～15 ノット	10～15 ノット
		3 隻 (網船 2 隻と探索船又は運搬船 1 隻で船団を組む)				漁ろう中	2～3 ノット	3～4 ノット	7～8 ノット

7 知多半島；漁協 ④

区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網	区 分	バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網	
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ いかなご	しらす いかなご	さより ダ ツ コノシロ	操 業 時 期		1～12 時 (3～5,8～10月)	8月～翌6月	4～6月 10～12月
					時 間	投 網	10～15 分	10～15 分	約 5 分
						揚 網	30～60 分	流しっぱなし	約 15 分
						1 回あたり 操 業	約 1 時間	約 1 時間から 1 時間 30 分	30～60 分
漁	トン数	10～20 トン (20 トン以下)	8～15 トン (15 トン以下)	8～10 トン (15 トン以下)	漁具の長さ (船首～漁具)		150～450m	150～450m	80～100m
	馬 力	35～130	35～80 (80 馬力以下)	35 以下	操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行	平 行
船	乗組員	7人	7人	5人	速 力	移動中	10～15 ノット	15～20 ノット	10～15 ノット
		3 隻 (網船 2 隻と探索船又は運搬船 1 隻で船団を組む)				漁ろう中	3 ノット	3 ノット	5～8 ノット

8 知多半島；漁協 ⑤

区 分		バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網	区 分	バッチ網	いかなご・しらす船びき網	さより船びき網
主要対象 魚 種		カタクチイワシ マイワシ	しらす いかなご	操業していない	操 業 時 期		1～12 月	2～12 月
					時 間	投 網	5～10 分	5～10 分
						揚 網	30～60 分	流しっぱなし
						1回あたり 操 業	約 40 分	約 1 時間
漁 船	トン数	10～15 トン (15 トン以下)	10～15 トン (15 トン以下)		漁具の長さ (船首～漁具)		約 200m	20～60m
	馬 力	130～160	35～160		操船方向 (潮流と漁具)		平 行	平 行
	乗組員	2 人	2 人		速 力	移動中	12～13 ノット	12～13 ノット
						漁ろう中	1.2～1.3 ノット	1.5～1.6 ノット

横浜地方海難審判庁

〒231-0003 横浜市中区北仲通 5-57

横浜第2合同庁舎 19階

TEL 045-201-7501

FAX 045-201-2304

Eメール: yokohama-k55tc@ktt.mlit.go.jp

海難審判庁ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>



海難審判庁