

漁船の衝突海難と再発防止

—福岡県(玄界灘)周辺海域—

自分で守ろう！！
大切な命と貴重な財産



平成16年9月



門司地方海難審判庁

はじめに

門司地方海難審判庁は、九州西方を除く九州沿岸、日本海西部及び黄海海域において発生した海難事故についての審判を行っています。

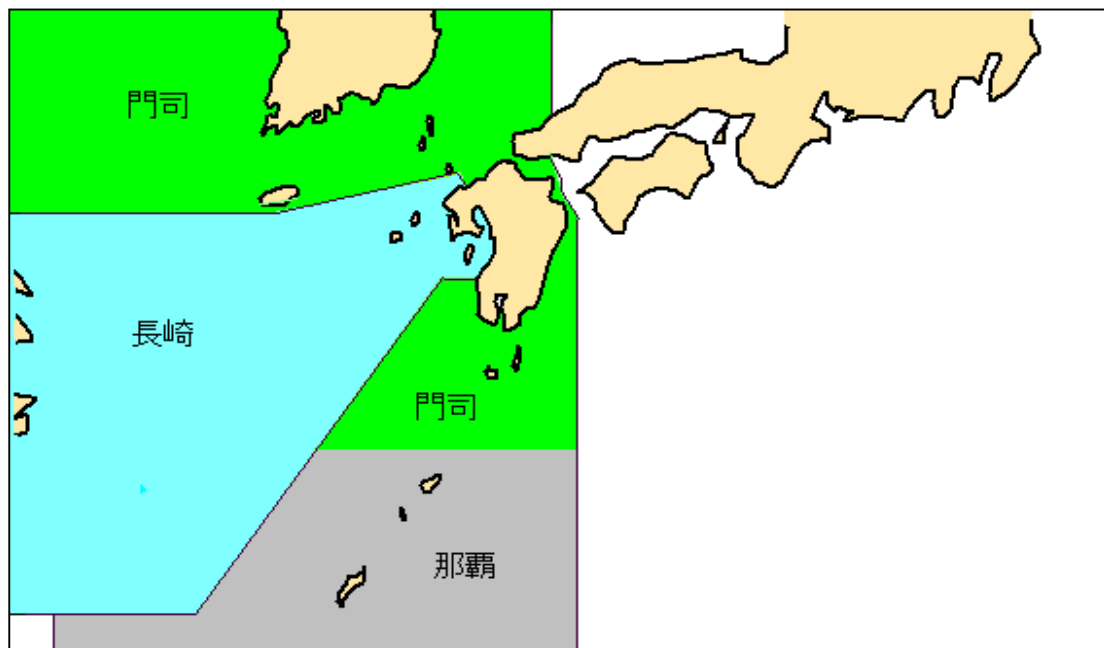
福岡県周辺海域は、博多港や関門港などの大規模な港湾があることから、多数の船舶が航行するとともに、多くの漁船が操業する漁場にもなっています。

この海域では、漁船同士あるいは航行中の外国船を含む貨物船と漁船との衝突など、漁船が関係する海難が多数発生しています。

今回、当海難審判庁は、平成13年から同15年の3年間に言い渡した裁決のうち、福岡県周辺海域における漁船海難129件中、玄界灘周辺海域で発生した漁船が関係する衝突事件31件について海難原因を分析し、その再発防止に向けた提言を行うこととしました。

今回の分析と提言により、船舶運航関係者の海難に対する理解が深まり、同種海難の再発防止に寄与できれば幸いです。

九州の各地方海難審判庁管轄区域



目次

1	福岡県周辺海域における漁船海難発生の実態・・・・・・・・・・	1
2	玄界灘周辺における漁船衝突海難・・・・・・・・・・	4
3	衝突海難の原因・・・・・・・・・・	9
4	裁決事例・・・・・・・・・・	10
5	海難の再発防止に向けた提言・・・・・・・・・・	16
図1	海難種類の海域別発生件数・・・・・・・・・・	1
図2	衝突の相手船船種の海域別隻数・・・・・・・・・・	2
図3	衝突の相手船船種の隻数・・・・・・・・・・	2
図4-1	衝突の相手船船種（玄界灘周辺海域）・・・・・・・・・・	3
図4-2	衝突の相手船船種（対馬沿岸）・・・・・・・・・・	3
図4-3	衝突の相手船船種（壱岐・対馬西方沖合）・・・・・・・・・・	3
図5	分析対象海域・・・・・・・・・・	4
図6	漁船衝突海難発生地点・・・・・・・・・・	4
図7	主たる根拠地の分布・・・・・・・・・・	5
図8	時間帯別発生件数・・・・・・・・・・	6
図9	月別発生件数・・・・・・・・・・	6
図10	トン数別発生隻数・・・・・・・・・・	7
図11	漁業種類別発生隻数・・・・・・・・・・	7
図12	衝突時の運航形態・・・・・・・・・・	8
図13	死傷者の状況・・・・・・・・・・	8
図14	原因の種類・・・・・・・・・・	9
裁決事例1	漁ろうに従事中の漁船と航行中の漁船との衝突・・・・・・・・	11
裁決事例2	動静監視不十分の漁船と居眠り運航の漁船との衝突・・・・・・・・	12
裁決事例3	見張り不十分の貨物船と操舵室を無人として航行中の漁船との衝突・・・・・・・・	13
裁決事例4	周囲の見張り不十分の貨物船と左舷方の見張り不十分の漁船との衝突・・・・・・・・	14
裁決事例5	死角を補う見張り不十分の漁船と漂泊中の漁船との衝突・・・・・・・・	15

1 福岡県周辺海域における漁船海難発生の実態

(1) 発生海域と海難種類

衝突が77件と最も多く、全体の6割

福岡県周辺海域における漁船海難129件の内訳は、衝突が77件(約60%)、防波堤などへの衝突が6件(約5%)、乗揚が21件(約16%)などとなっている。

発生海域別に見ると、玄界灘周辺海域で39件(30%)、対馬沿岸で41件(32%)、壱岐・対馬西方沖合で25件(19%)などとなっている。

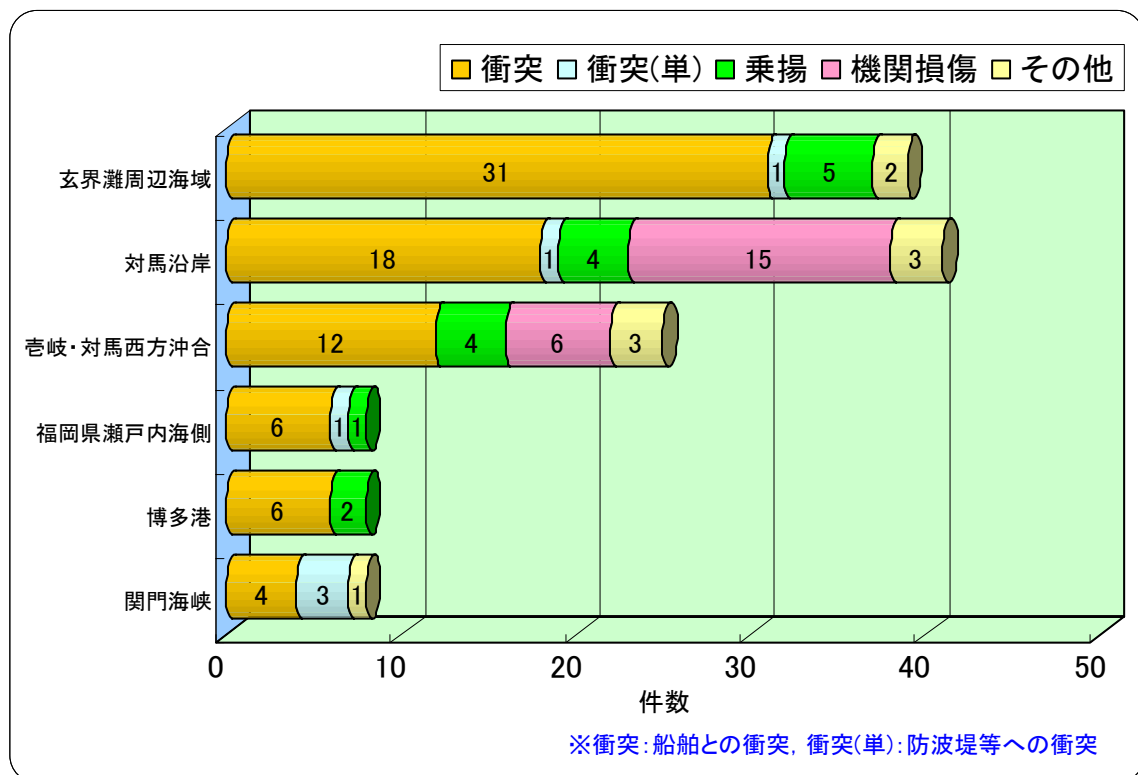


図1 海難種類の海域別発生件数

(2) 衝突海難の発生海域と相手船船種

漁船同士が34件と多く、全体の4割強

福岡県周辺海域で発生した77件の漁船衝突海難の相手船の船種は、漁船が34隻(44%)を占め、ついで貨物船が23隻(30%)、プレジャーボートが9隻(12%)で、これらの3船種が全体の86%を占めている。

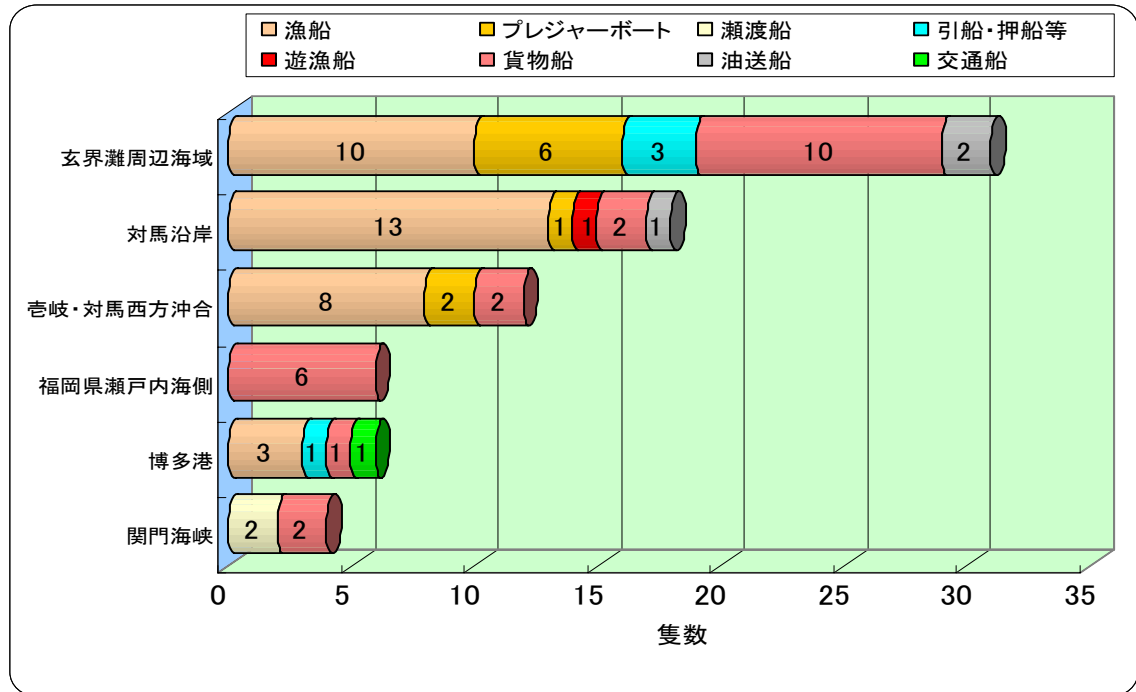


図2 衝突の相手船船種の海域別隻数

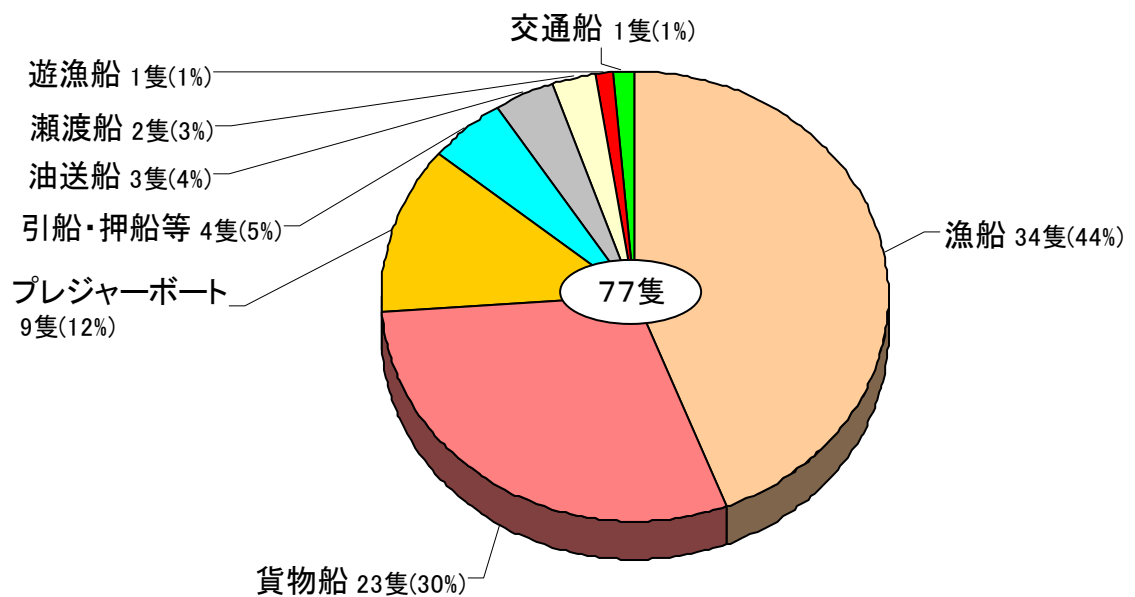


図3 衝突の相手船船種の隻数

(3) 衝突海難の主な海域における相手船船種

玄界灘周辺海域では漁船以外の船舶との衝突が約 7 割

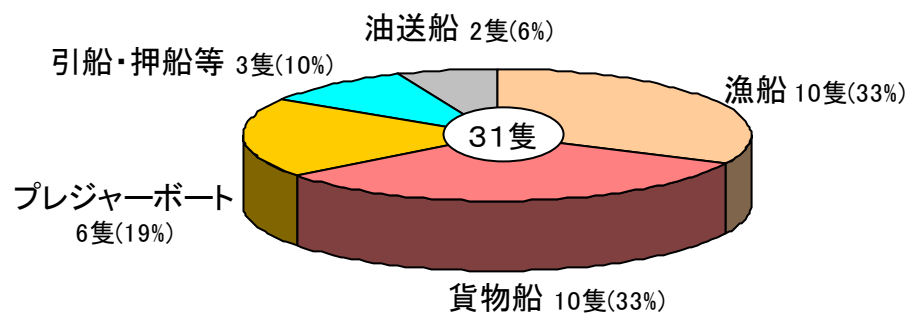


図 4 - 1 衝突の相手船船種（玄界灘周辺海域）

壱岐・対馬周辺では漁船同士の衝突が約 7 割

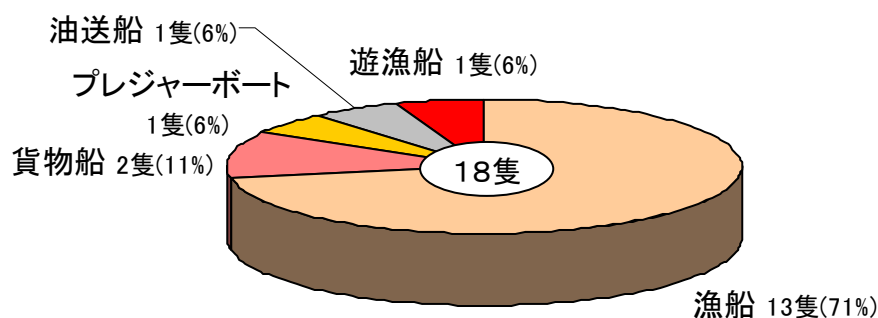


図 4 - 2 衝突の相手船船種（対馬沿岸）

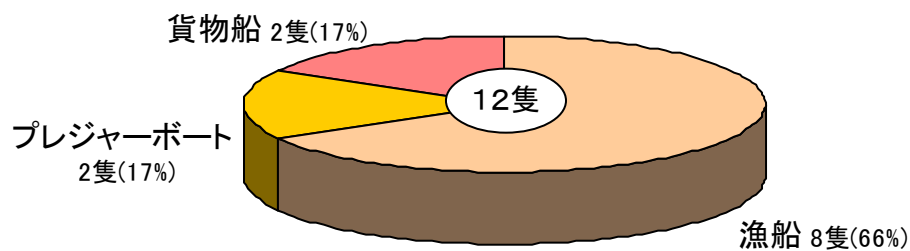


図 4 - 3 衝突の相手船船種（壱岐・対馬西方沖合）

2 玄界灘周辺における漁船衝突海難

沿岸域で多発している

玄界灘周辺海域における，漁船が関係する船舶間の衝突海難は31件（関係漁船41隻）で，その対象海域と発生地点は下図のとおりであり，沿岸域で多発している。

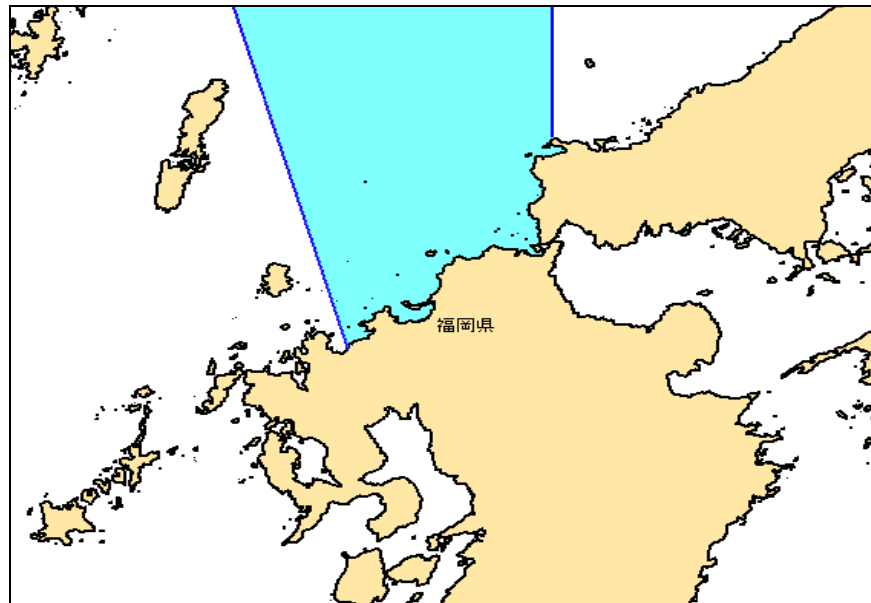


図5 分析対象海域

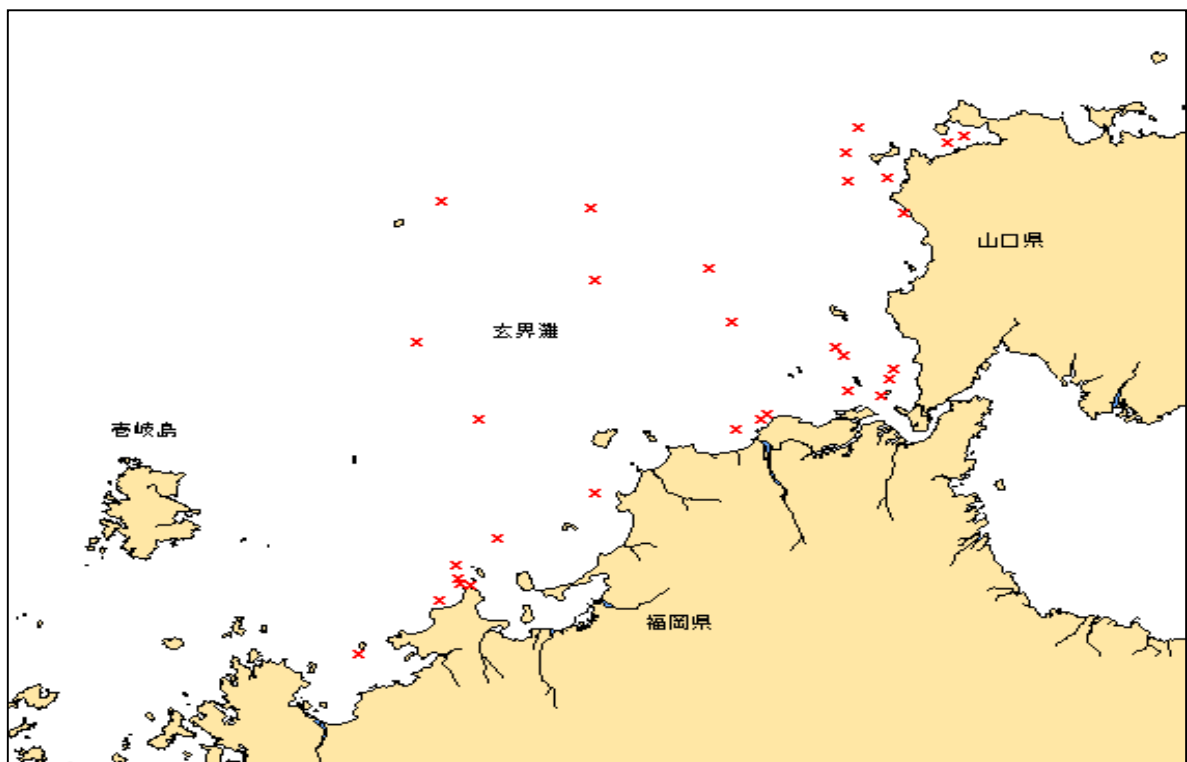
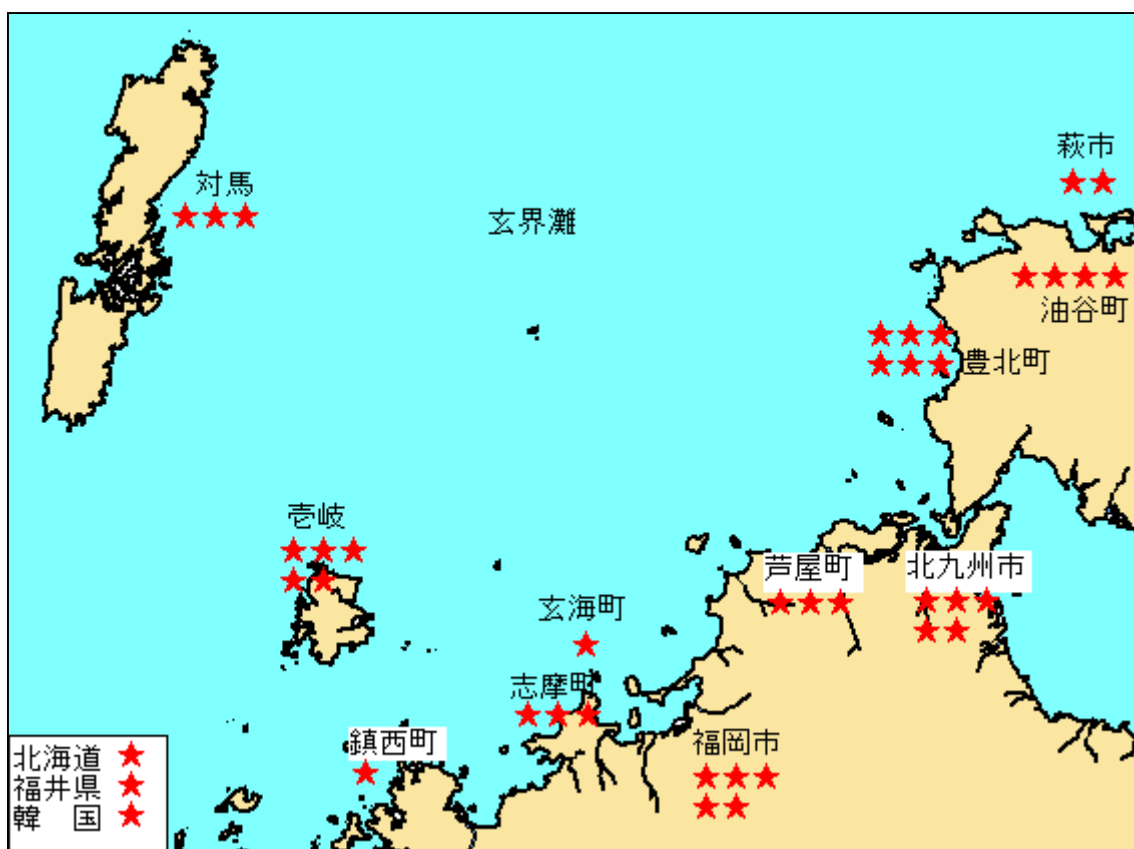


図6 漁船衝突海難発生地点

(1) 主たる根拠地

他県の漁船も漁場とする海域

衝突海難を起こした漁船の主たる根拠地は，山口県豊北町が最も多く，ついで福岡市、北九州市及び長崎県壱岐市となっている。



(★ 1 個が 1 隻を示す)

図 7 主たる根拠地の分布



(2) 発生時刻

午前中から昼過ぎまでの間に集中して発生

13時台と14時台が最も多く、ついで7時台になっており、午前中から昼過ぎまでの間に発生が集中している。

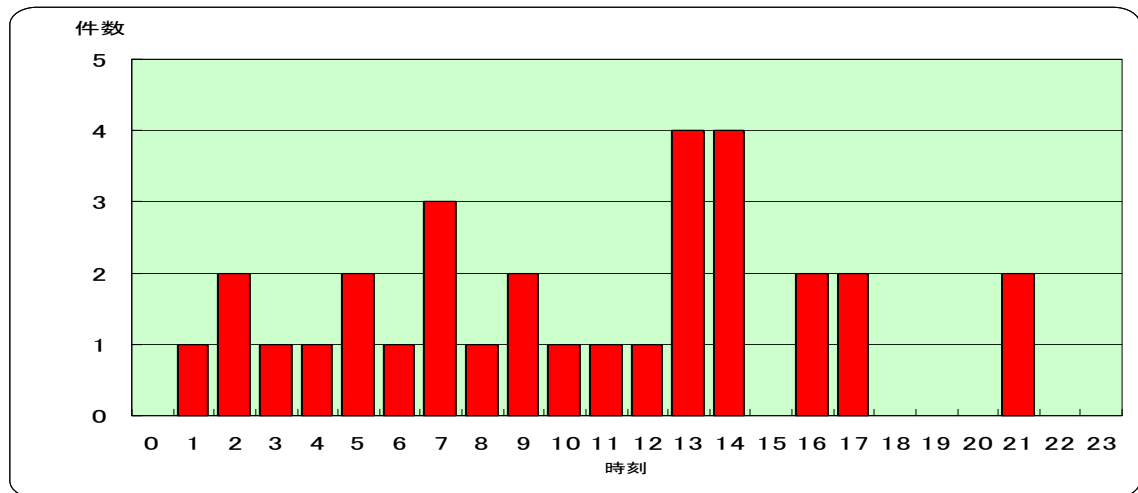


図8 時間帯別発生件数

(3) 発生月

夏場に多く発生

5月が7件と最も多く、冬場に比較して夏場に発生が集中している。

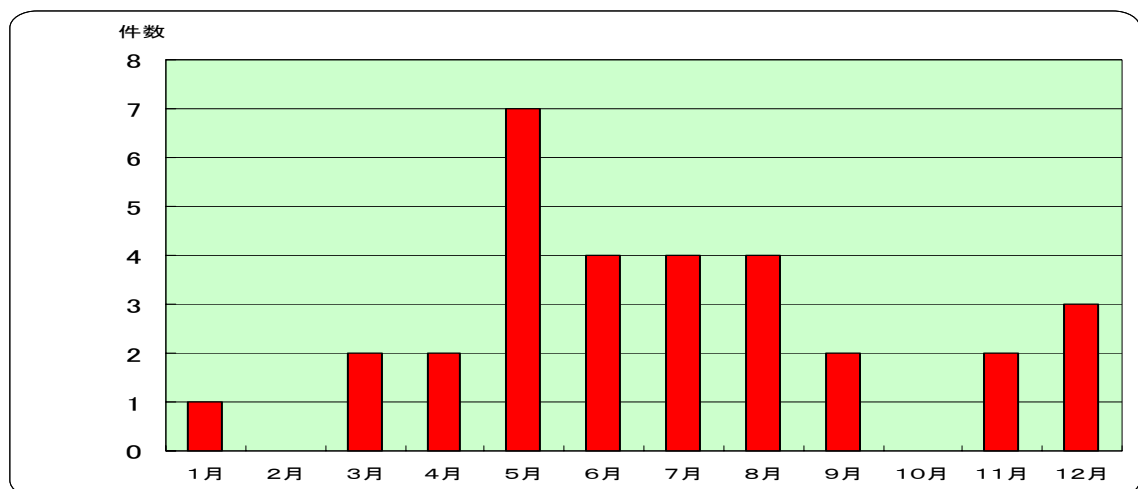


図9 月別発生件数

(4) トン数

5トン未満の漁船が半数

5トン未満が49%，5トン以上15トン未満が37%，15トン以上20トン未満が10%を占めている。

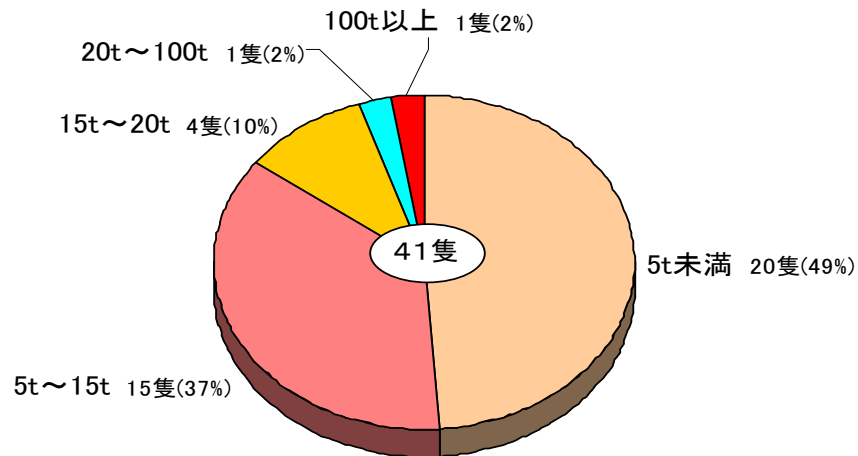


図 10 トン数別発生隻数

(5) 漁業の種類

一本釣り漁業が約半数

一本釣り漁業（いか釣り漁業を含む）が42%を占め，ついで刺網漁業，延縄漁業となっている。

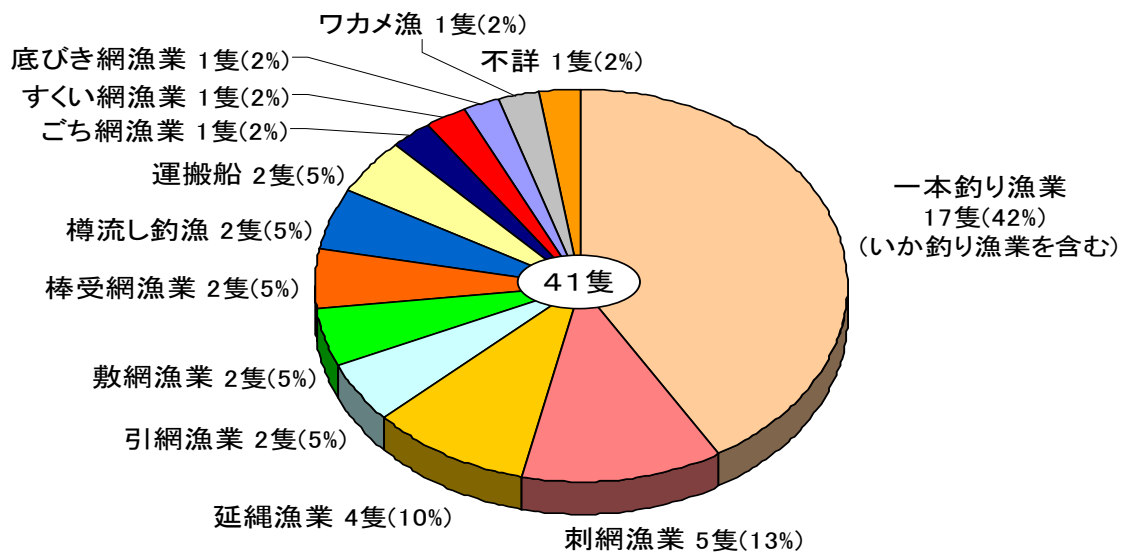


図 11 漁業種類別発生隻数

(6) 衝突時の運航形態

漁場への往復航行中が半数以上

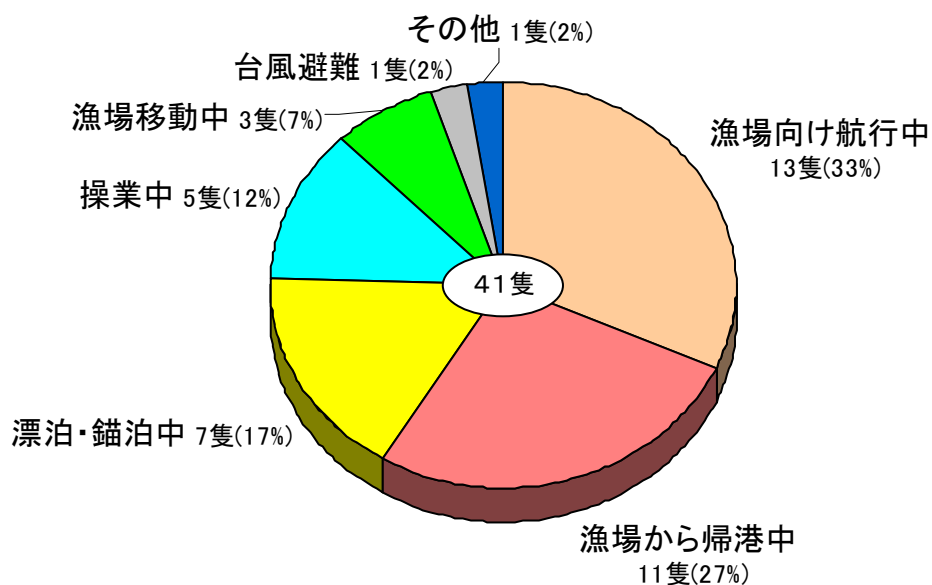


図 12 衝突時の運航形態

(7) 死傷者数

事故の半数で負傷者発生

漁船衝突海難 31 件中，死傷者発生件数は 14 件で，ほぼ 2 件に 1 件の割合で死傷者が発生している。

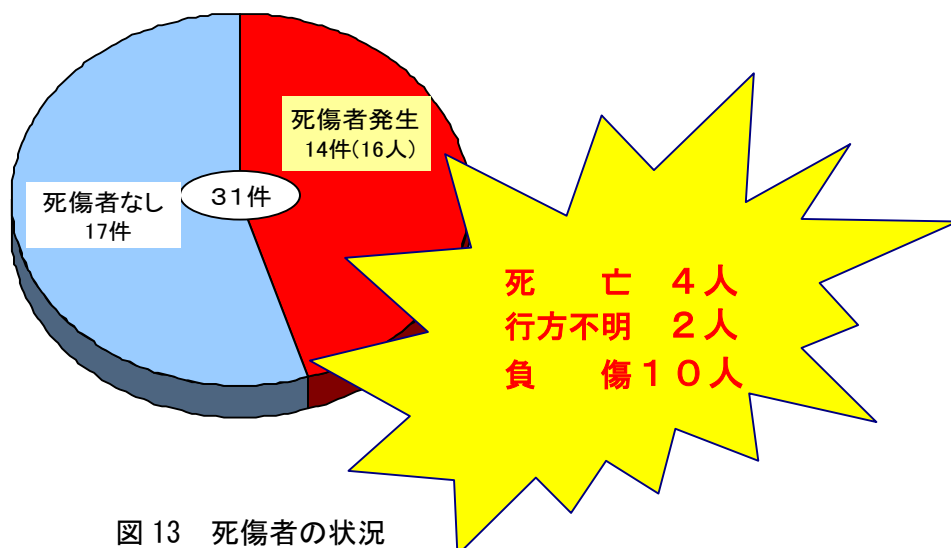


図 13 死傷者の状況

3 衝突海難の原因

(1) 原因の種類

衝突原因のほとんどが「見張り不十分」

衝突を起こした漁船41隻の海難原因は「見張り不十分」が32隻、「航法不遵守」が4隻、「信号不履行」が3隻、「居眠り」が1隻などとなっている。

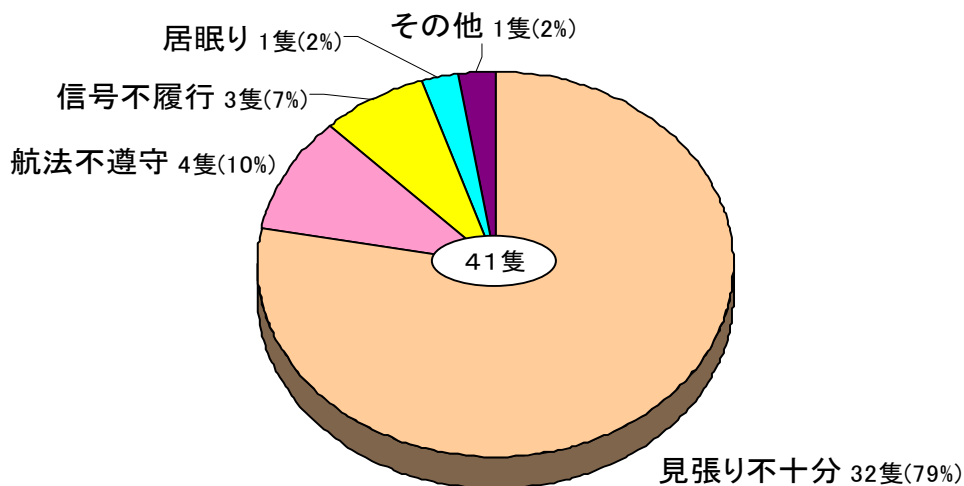


図 14 原因の種類

(2) 見張り不十分の要因

- ◎ 一瞥して、他船はいないものと判断した (11隻)
- ◎ 操業準備等の作業に熱中していた (5隻)
- ◎ 漁ろう従事中、錨泊中なので、他船が避けてくれると思った (4隻)
- ◎ 操業中の他船に気を取られた (4隻)
- ◎ 死角があった (3隻)
- ◎ 一点のみを見て、周囲の見張りがおろそかになった (2隻)
- ◎ 横切り関係だから、避航船が避けると思った (2隻)
- ◎ 太陽光の海面反射で相手船に気付かなかった (1隻)
- ◎ 相手船の灯火を錨泊船の灯火と思い込んだ (1隻)
- ◎ 引船列の引船の灯火を漁船の灯火と誤認し、被引船に気付かなかった (1隻)

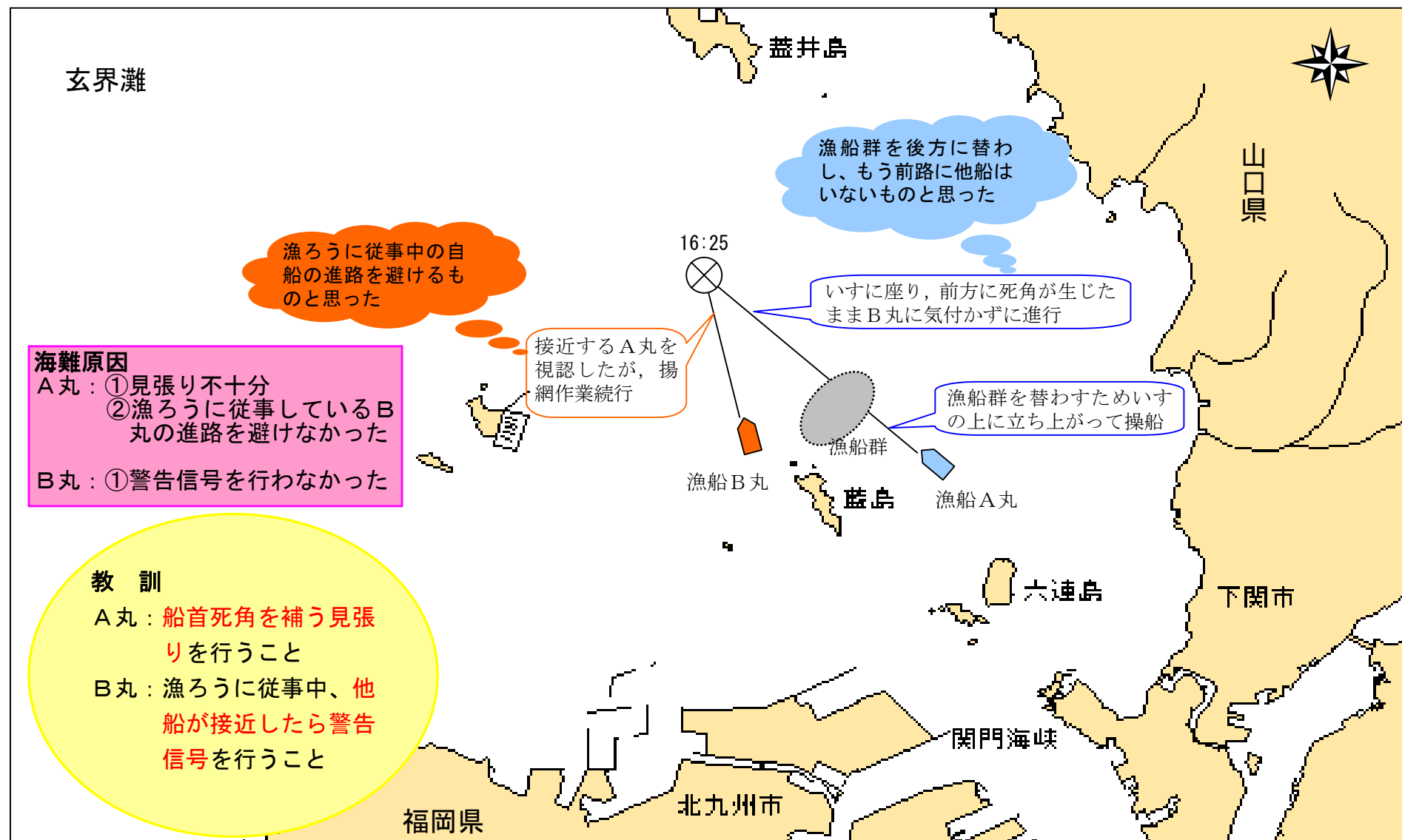
※ (1隻で2つの要因があったものを含む)



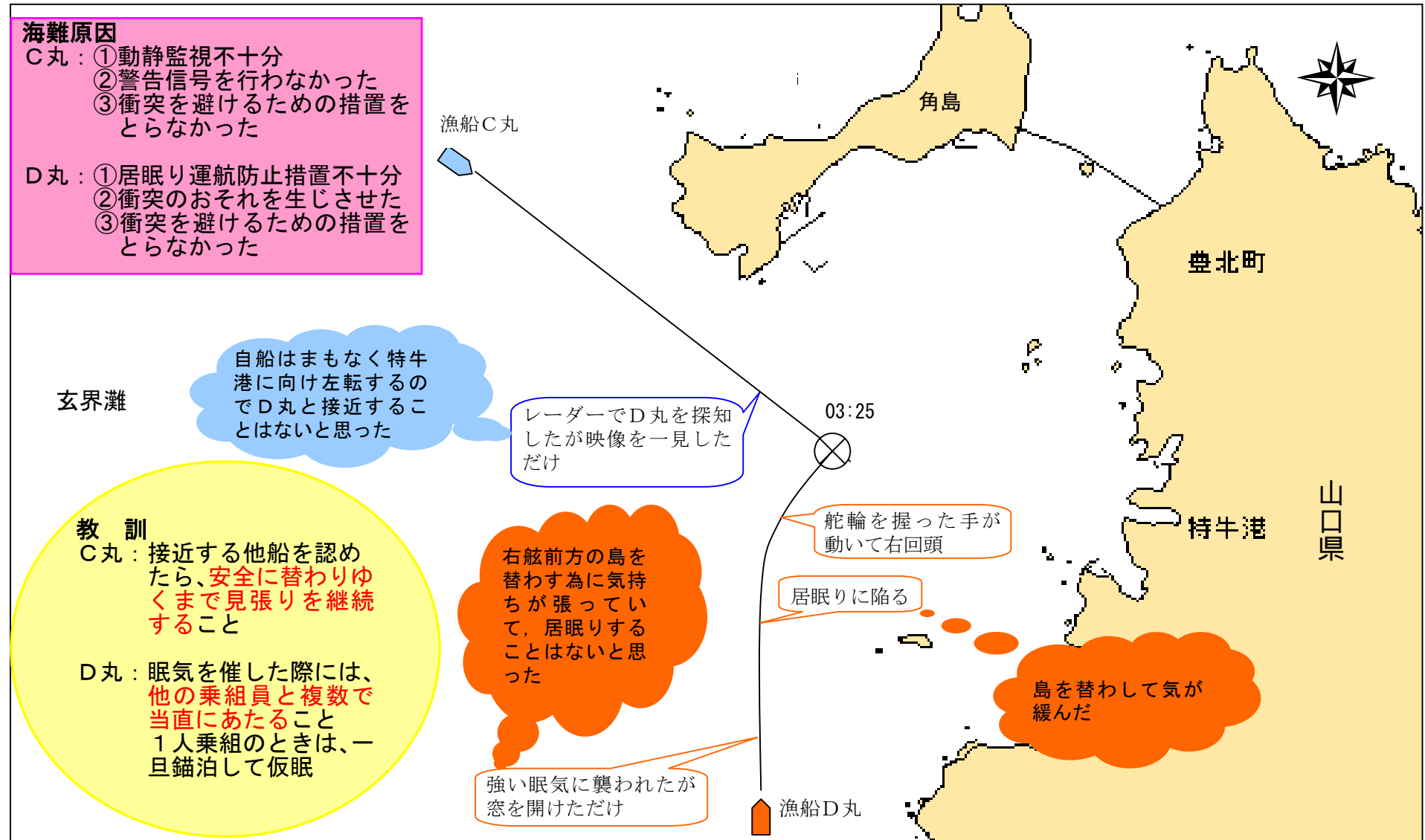
4 裁 決 事 例



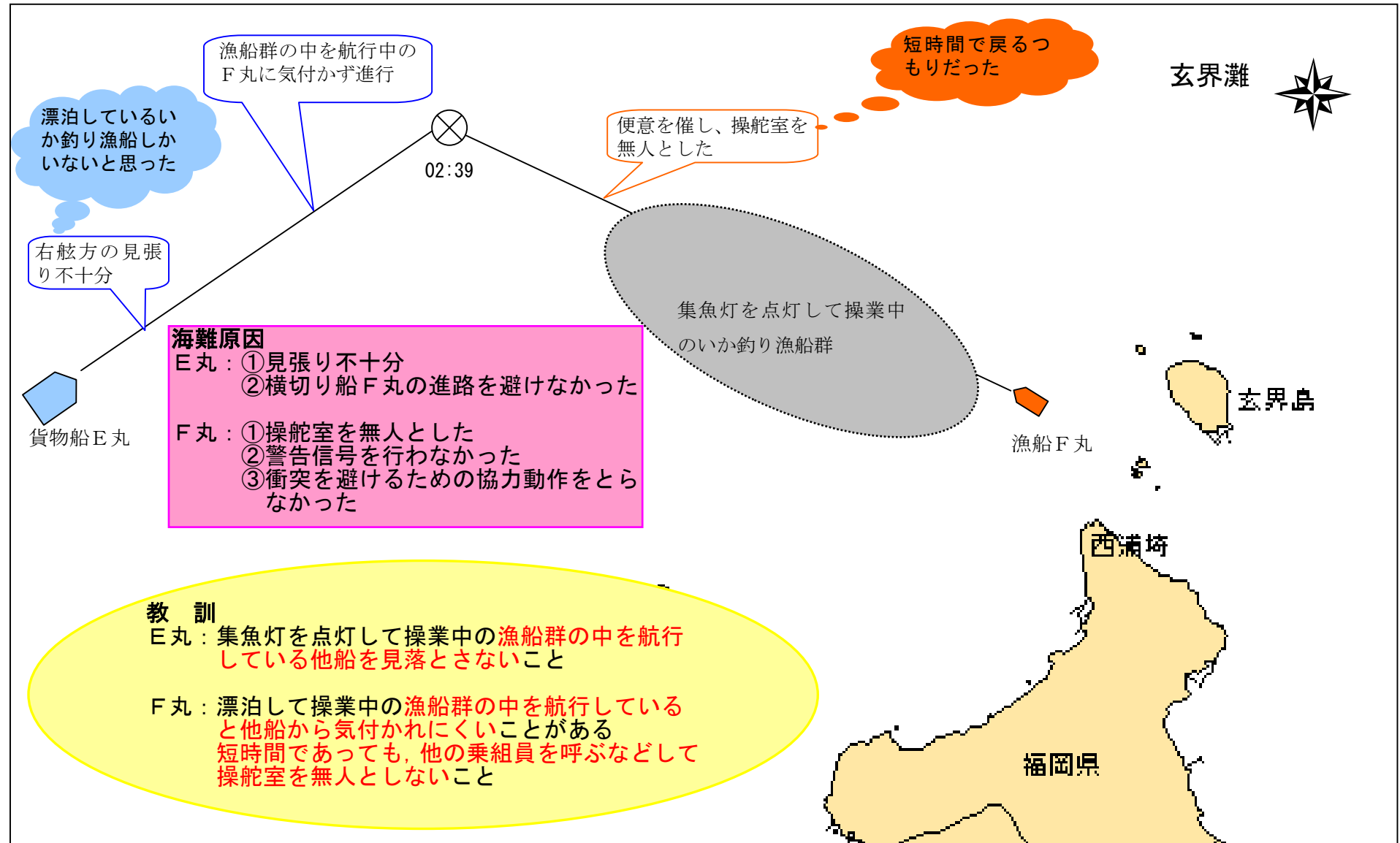
裁決事例 1 漁ろうに従事中の漁船と航行中の漁船との衝突



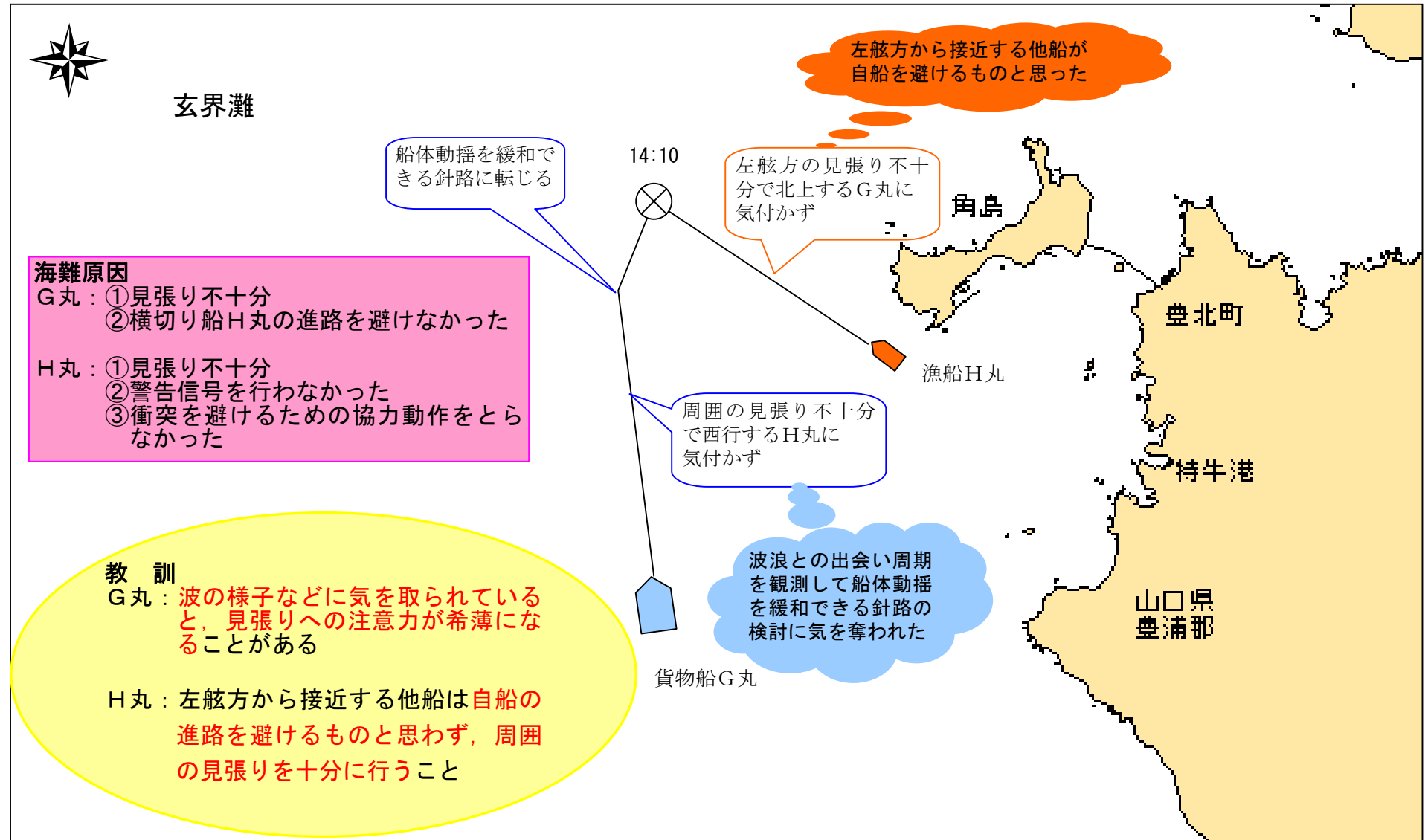
裁決事例2 動静監視不十分の漁船と居眠り運航の漁船との衝突



裁決事例3 見張り不十分の貨物船と操舵室を無人として航行中の漁船との衝突

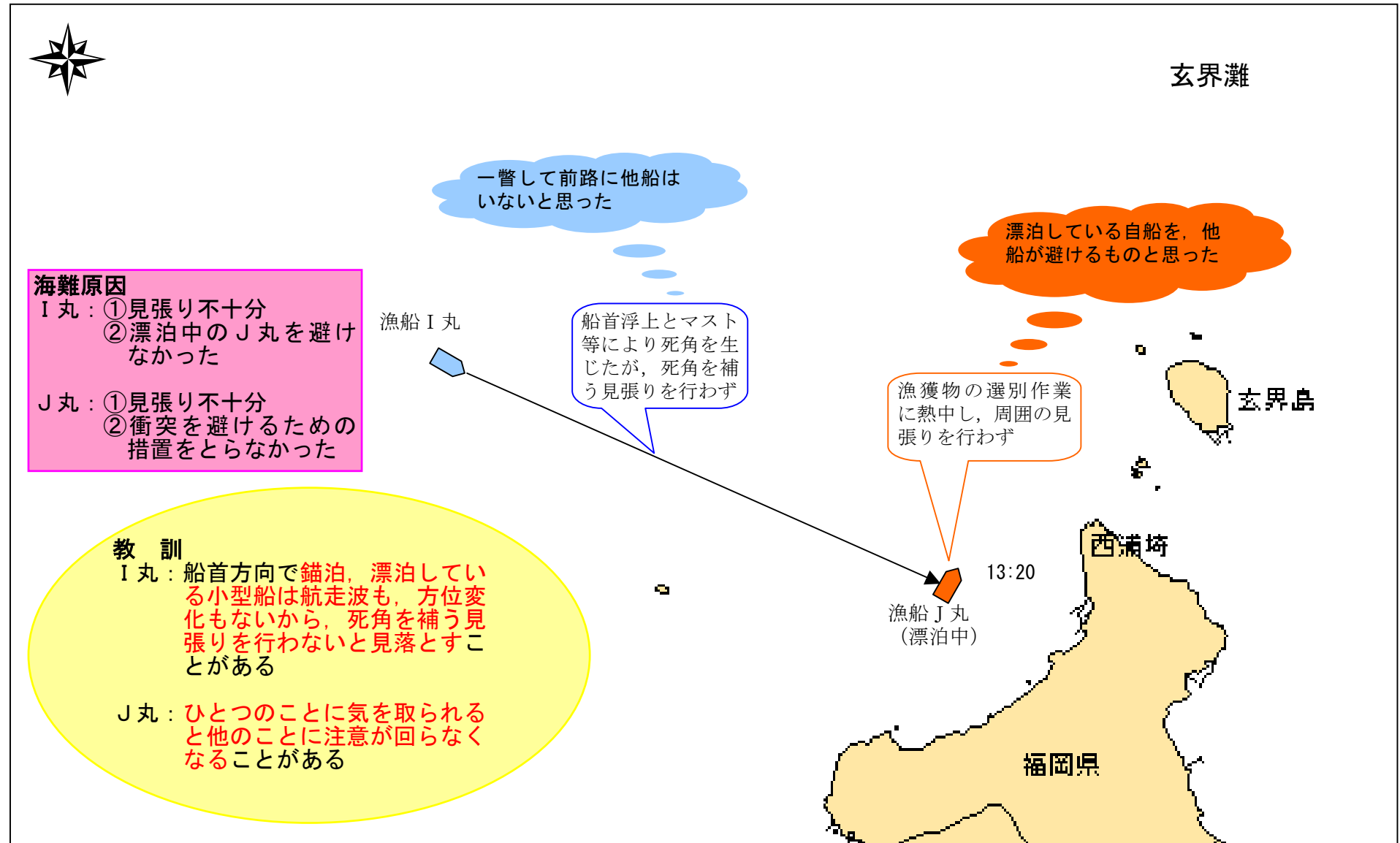


裁決事例4 周囲の見張り不十分の貨物船と左舷方の見張り不十分の漁船との衝突



裁決事例5 死角を補う見張り不十分の漁船と漂泊中の漁船との衝突

-15-



5 海難の再発防止に向けた提言

緊張感を保った厳重な見張りが重要

玄界灘周辺海域における漁船の衝突海難の主な原因は「見張り不十分」です。
その中でも漁場への往復航行中の衝突海難が6割を占めています。
出漁時には、下記提言を参考に、安全運航を心がけて下さい。

- ◎ 死角を補う見張りを行いましょう
- ◎ 船首方向で錨泊、漂泊している小型船は、航走波も、方位変化もないから、見落とさないようにしましょう
- ◎ 漁船群の中を航行している他船を見落とさないようにしましょう
- ◎ 漁船群の中を航行していると、他船から気付かれないことがあるので周囲の見張りを厳重に行いましょう
- ◎ 接近する他船を認めたら、安全に替わりゆくまで見張りを継続しましょう
- ◎ ひとつのことに気を取られると、他のことへの注意力が希薄になることがあるので、注意しましょう
- ◎ 漁ろうに従事中であっても、他船が接近したら警告信号を行いましょう
- ◎ 眠気を催した際には、他の乗組員と複数で当直にあたります。1人で乗り組んでいる場合には、一旦錨泊あるいは漂泊して仮眠を取りましょう

おわりに

船橋当直者の見張り不十分など、安全運航についての「意識の不足」が事故を招いているように思われます。

漁業協同組合をはじめ関係団体各位におかれましては、乗組員に対して、より一層の安全運航についての指導・教育を行って頂くようお願い致します。

門 司 地 方 海 難 審 判 庁

〒801-0841

北九州市門司区西海岸1丁目3番10号

電 話 093-331-3721

FAX 093-332-1324

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