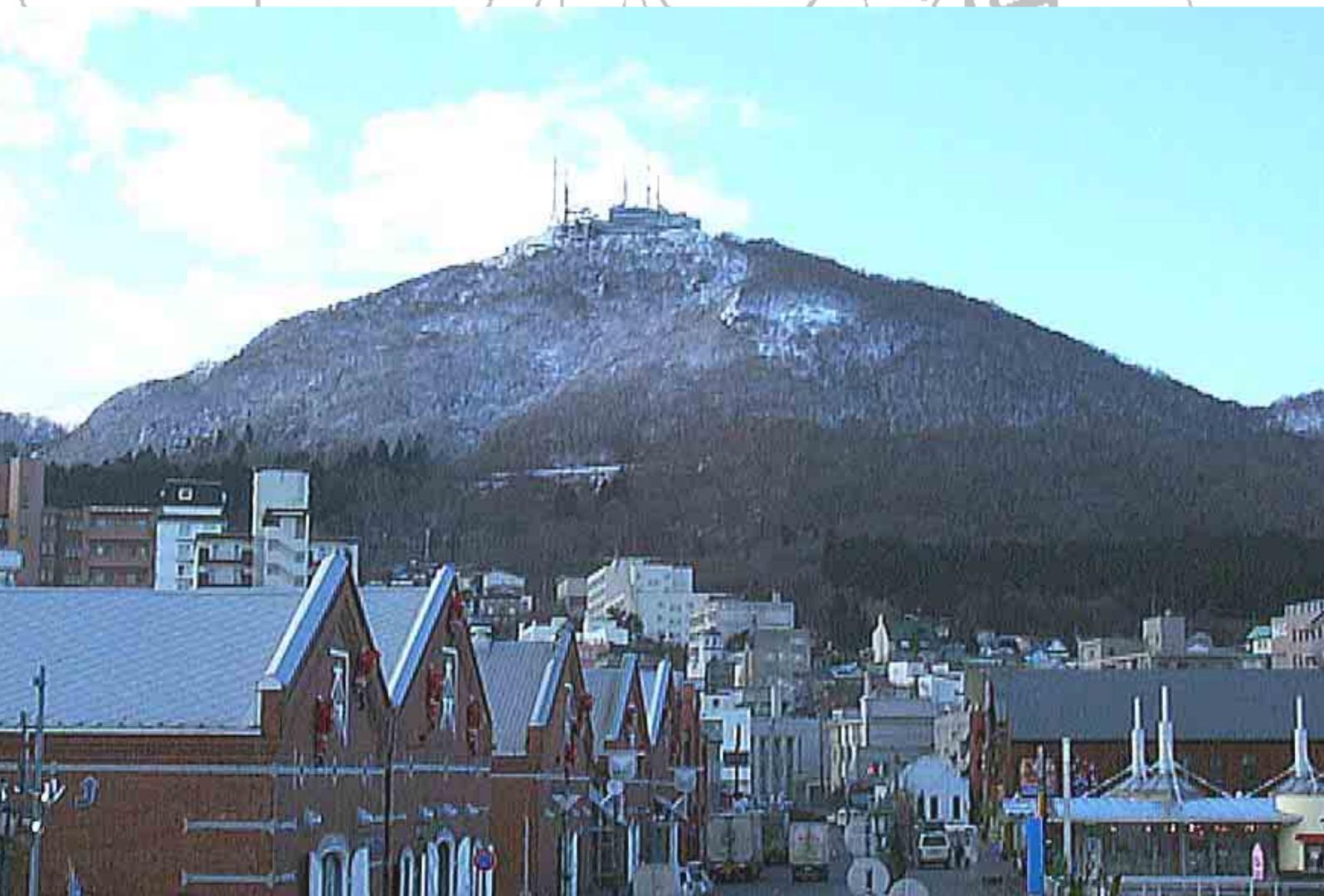


北海道沿岸における 遊漁船関連海難の事例



平成20年3月
函館地方海難審判庁

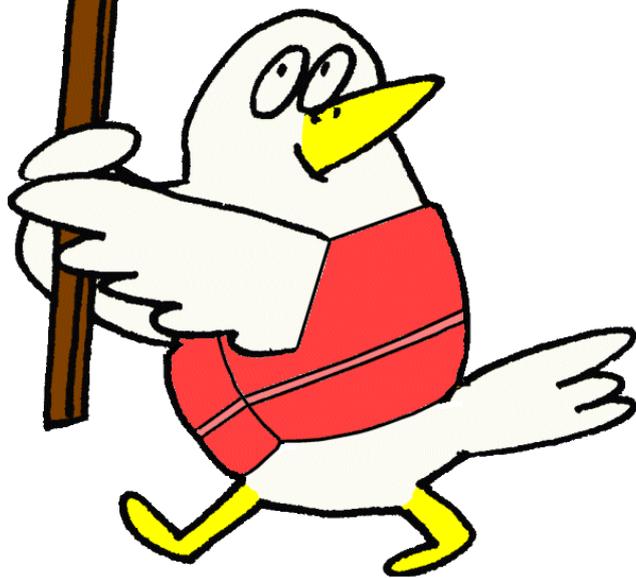
～はじめに～

平成元年10月1日「遊漁船業の適正化に関する法律」が施行されましたが、その後平成14年に同法改正が行われ、遊漁船業の適正化を図るとともに、漁場の安定的な利用を通じて漁業経営の安定化を図るため、遊漁船業を営もうとする者に対し、都道府県知事への遊漁船業の届出制から登録制へ移行しました。

遊漁船業者及び遊漁船船長に対しては、海難防止のため、海上交通の安全確保、遊漁船利用者の安全管理等が求められています。

過去、死傷者等を伴う遊漁船関連の海難事故が多く発生していることから、当庁で裁決言渡しのあった遊漁船関連の海難原因を事例集としてまとめました。

遊漁船業を営もうとする者は、5年ごとに更新の手続きが義務づけられていますが、海難の再発防止を図る上で、「遊漁船業務主任者講習会」などを通じて、本事例集が活用され、安全航行に徹し、遊漁船の利用者のレジャー活動の支えとなることを願います。



目 次

事例 1	遊漁船船長が高波の発生しやすい海域であることを知っていたが、釣り客に対する安全確保が十分でなく、釣り客が負傷した事例・・・・・・・・・・	1
事例 2	遊漁船船長が釣り客に対してガスストーブの取扱いの指示が十分でなく、仮設部屋に流入したプロパンガスに引火して爆発した事例・・・・・・・・・・	4
事例 3	遊漁船船長が雑用海水ポンプの開放整備及び機関室内点検が十分でなく、機関室に浸水した事例・・・・・・・・・・	6
事例 4	遊漁船船長が死角を補う見張りが十分でなく、レーダー映像で探知したモーターボートをボンデンと思い込んで衝突した事例・・・・・・・・・・	8
事例 5	遊漁船船長が錨泊して操業中の漁船群の中を航行中、死角を補う見張りが十分でなく、2隻がレーダー画面上に1隻の映像と見えて衝突した事例・・・・・・・・	12
事例 6	遊漁船船長がパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊・遊漁中の自船を航行中の船舶が避けてくれるものと思い衝突した事例・・・・・・・・・・	16
事例 7	遊漁船船長が視力障害で遠方が見えず見張りが十分でなく、衝突した事例・・	19
事例 8	遊漁船船長が操舵室前面の旋回窓の点検に気を奪われ見張りが十分でなく、衝突した事例・・・・・・・・・・	22
事例 9	遊漁船船長が視界制限状態の海域を航行中、安全な速力に減じることなく、レーダーによる見張りも十分でなく、衝突した事例・・・・・・・・・・	25
事例 10	遊漁船船長が視界制限状態の海域で漂泊・遊漁中、レーダーによる見張りが十分でなく、衝突した事例・・・・・・・・・・	29
事例 11	遊漁船船長が視界制限状態の海域を航行中、雑誌を読んでいたため見張りが十分でなく、衝突した事例・・・・・・・・・・	32



事例1 遊漁船船長が高波の発生しやすい海域であることを知っていたが、釣り客に対する安全確保が十分でなく、釣り客が負傷した事例

事件名	遊漁船D丸釣り客負傷事件
船舶の要目 船種船名 総トン数	漁船D丸 4.9トン
発生日時及び場所	平成14年8月10日05時40分 北海道宗谷岬南東方沖合
天候	晴，風力4の東北東風，波高1.0m
損害等	釣り客2人負傷

事件の概要

船長は海上経験44年，遊漁船業を始めて5年経ていたが，平素はかれい刺網等の漁業に従事し，遊漁船として運航したのは数回で経験が浅く，平成14年になってからは2回目の遊漁船業であった。

D丸は，船体中央部に操舵室が設置されたFRP製小型遊漁兼用船で，船長1人が乗り組み，釣り客を操舵室前方右舷側に2人，前部に3人，後部に7人配し，かれい釣りの目的で船首0.3m船尾2.0mの喫水をもって，平成14年8月10日05時00分北海道知来別漁港を発し，同漁港南東方9海里の釣り場に向かった。

船長は，かれい刺網等の漁業に従事していることから，本件発生地点付近は水深が急に浅くなってきており，高波が発生しやすい海域であることをよく知っていた。

D丸は港口を出ると間もなく，速力が上昇してしぶきを浴びるようになったので，これを避けるため，操舵室前方右舷側にいた釣り客2人が船首部に移動し，一番魚倉のさぶたに並んで腰を下ろした。

船長は，針路を127度（真方位）に定め，機関を半速力前進にかけて，10ノットの対地速力で，操舵室右舷側に立って，遠隔操舵により進行した。

こうして船長は，高波の発生しやすい海域に進入し，次第に船体の動揺が激しくなり，釣り客が両手を交差して危険な状態である旨を示したが，これに気付かず，前記発生日時場所において，D丸は高起した波を受けて

船首が大きく上下動し、一番魚倉さぶたに並んで腰を下ろしていた釣り客2人が上方に放り出されて甲板に落下した。

船長は、釣り客2人が上方に放り出されたことに気付かないまま釣り場に到着し、両釣り客が痛みを訴えたので直ちに帰途に就いた。

その結果、62歳の釣り客が背中を強打して第12胸椎破裂骨折、54歳の釣り客が腰部を強打して第2腰椎破裂骨折を負い、それぞれ約2箇月間の入院治療を受けた。

海難原因

釣り客に対する安全確保の措置が不十分で、高起した波を受けて船首が大きく上下動し、釣り客が体を強打したことによって発生した。

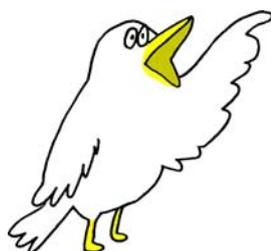
再発防止策

このような事態を避けるためには

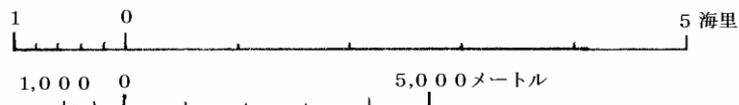
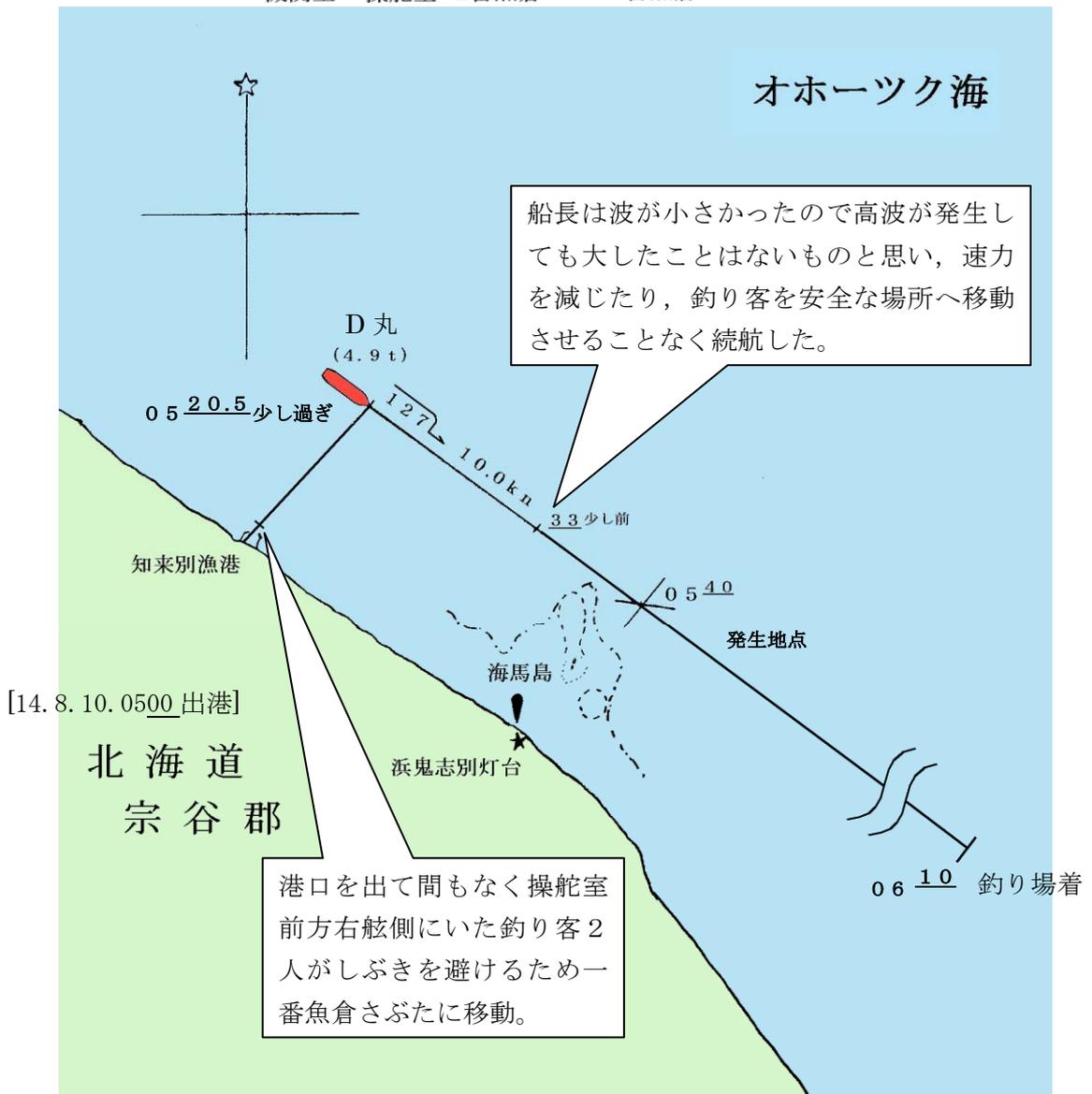
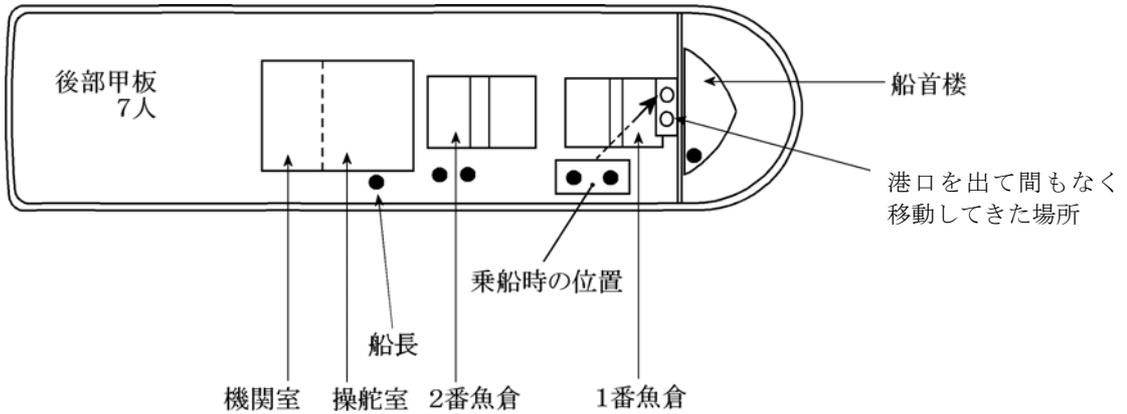
- ◎ 船長は高波が発生しやすい海域であることをよく知っていたのであるから、釣り客に対して、後部甲板等安全な場所に移動させるとともに、移動しない物につかまるよう指導する
- ◎ 操船方法としては、見張りを十分に行い、高波の発生を見極めて速力を減ずる等安全航行に徹し、釣り客が不安を感じる操船を行わない
- ◎ 釣り客が船釣りに慣れている人だから、あえて注意しなくても大丈夫だろうと思うのは早合点。救命胴衣未着用の釣り客もいたことから、釣り客に対して安全確保のための注意を積極的に行う

遊漁船業者として事故後とった海難防止策

- ◎ 波を見て速力を減じたり、「物につかまれ」「航行中立ち上がるな」など注意する



D丸船内配置



事例2 遊漁船船長が釣り客に対してガスストーブの取扱いの指示が十分でなく、仮設部屋に流入したプロパンガスに引火して爆発した事例

事件名	遊漁船S丸爆発事件
船舶の要目	
船種船名	遊漁船S丸
総トン数	4.9トン
発生日時及び場所	平成15年2月3日05時40分 北海道白老港
天候	晴，風力3の北北西風
損害等	船員室，仮設部屋が焼損したが，のち修理された



事件の概要

S丸は、船体中央部に操舵室を備え、同室後方の囲壁内に船首方から順に機関室上部、船員室及び冬期間仮設部屋が設置され、釣り客が暖をとれるように可搬式ガスストーブが同部屋に備えられていた。

船長は、ガスストーブ用として液化プロパンガスのボンベ（以下「ボンベ」という。）を船員室屋根右舷側に固縛して置き、また冬期係留中、機関冷却水の凍結を防ぐため、船員室に別のボンベを置いて機関室でも仮設部屋置ききのガスストーブを併用していた。

船長は、ガスストーブを機関室で使用したのち、船員室に置いたボンベのバルブを閉めてゴムホースをガスストーブから抜いたうえ、同ボンベに巻き付け、仮設部屋の元の位置に戻したガスストーブに船員室屋根に置いたボンベからのゴムホースを接続していた。発航準備を終え、船長1人が乗り組み、釣り客6人を乗せ、さくらます釣りの目的で船首0.13m船尾1.38mの喫水をもって、平成15年2月3日05時30分白老港を発し、同港沖合6海里の釣り場に向かった。発航後間もなく、釣り客が暖をとろうとしてガスストーブに点火しようとしたが、点火しなかったためボンベを捜し、船員室に置かれていたボンベのバルブを開放したため、プロパンガスが仮設部屋内に流入し、前記日時及び場所において釣り客がガスストーブの点火操作をした瞬間、プロパンガスに引火して爆発した。

海難原因

釣り客用の仮設部屋に暖房用ガストーブを装備した際、釣り客に対して、同ストーブの取扱いの指示が不十分で、同ストーブに接続されていないガスボンベのバルブが開放されてプロパンガスが同部屋に流入したことによって発生した。

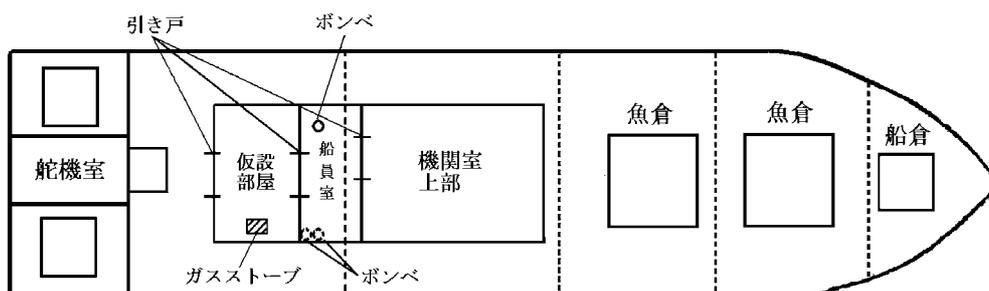
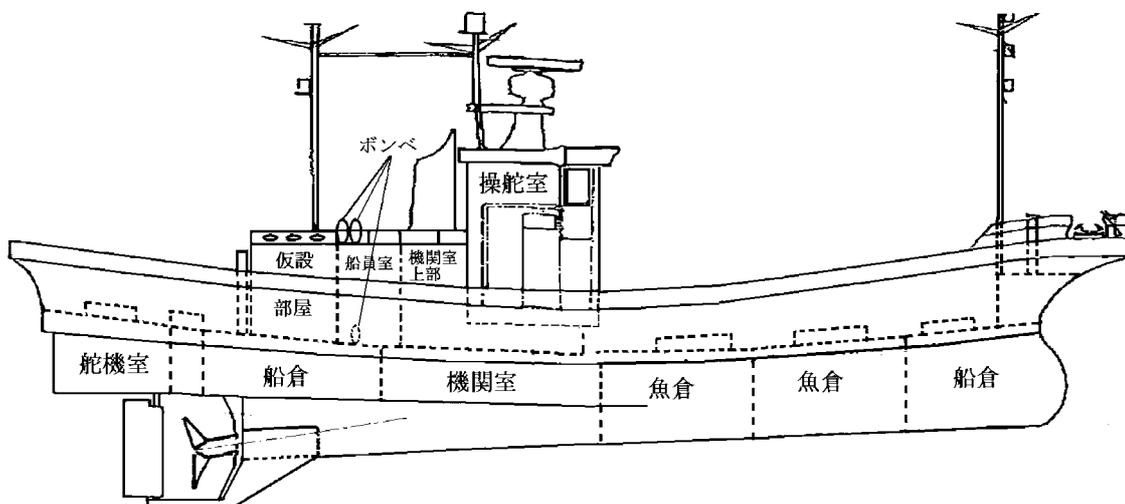
再発防止策

このような事態を避けるためには

- ◎ 火気の使用に際しては、船長の許可を得る
- ◎ 液化プロパンガスのボンベを居住区内に置かない。危険物取扱規則で、居住区外に固縛して置くことになっている
- ◎ ガストーブが不調なときは使用を控え船長に報告する

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

- ◎ ガストーブの操作は船長が行う
- ◎ ガスボンベを船員室に置かない



事例3 遊漁船船長が雑用海水ポンプの開放整備及び機関室内点検が十分でなく、機関室に浸水した事例

事件名	遊漁船R丸浸水事件
船舶の要目	
船種船名	遊漁船R丸
総トン数	19トン
発生日時及び場所	平成16年7月20日14時30分 北海道知床別漁港北東方沖合
天候	晴, 風力3の南風
損害等	主機, 発電機など機関室諸機器が濡損して航行不能

事件の概要

R丸は、昭和62年10月に進水し、刺網漁業のほか遊漁船業に従事する鋼製小型兼用船で、2.2kWの雑用海水ポンプ（以下「ポンプ」という。）が機関室に備えられていた。

船長は、本船就航時から乗り組み、機関の保守管理にあたり、平成14年5月定期検査時に腐蝕が進行していた海水吸入弁を新替したものの、ポンプケーシングが腐蝕して破孔を生じることはないと思い、就航以来一度も、ポンプの開放整備を行わなかった。

R丸は、船長1人が乗り組み、釣り客8人を乗せ、平成16年7月20日03時30分知床別漁港を発し、知床岬付近の釣り場に到着して遊漁を開始し、12時30分遊漁を終えて帰途に就いた。

R丸は、帰航中、腐蝕が進んでいたポンプケーシングに破孔を生じ、海水が破孔部から機関室に噴出し始めたが、船長は、出航時に機関室内点検を行っただけで、その後同室内の点検を行うことなく、また、ビルジ高水位警報装置が故障していたこともあって、同室への海水の浸入に気付かないまま続航中、操舵に異状を感じ、同室高さの半分くらいまで浸水しているのを認めた。

海難原因

雑用海水ポンプの開放整備が不十分で、同ポンプケーシングの経年劣化により腐蝕が進行して破孔を生じ、海水が機関室に噴出したことと、同室の点検が不十分で、海水の浸入に気付かなかったこととによって発生した。

再発防止策

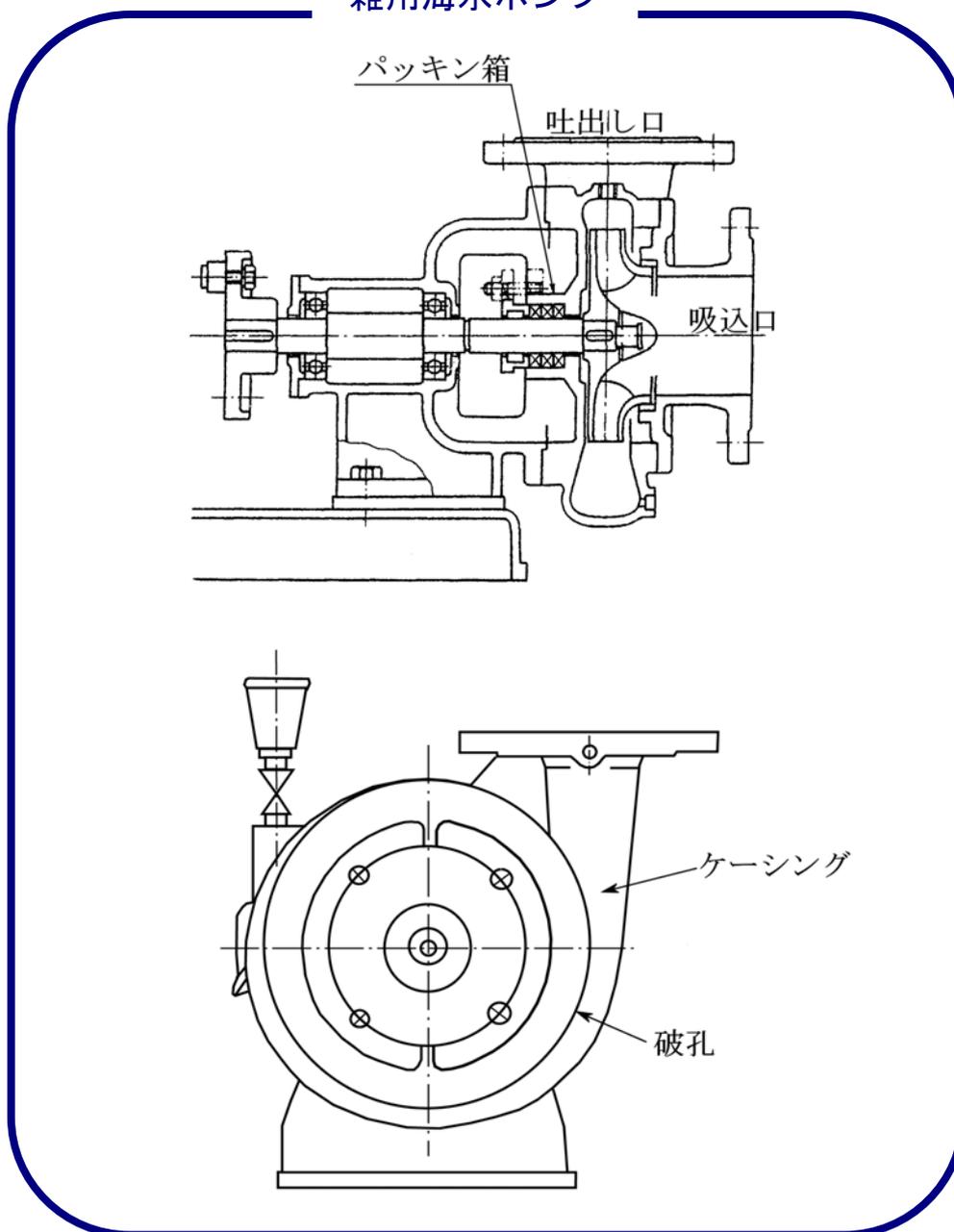
このような事態を避けるためには

- ◎ ポンプ等の開放，整備を定期的実施する
- ◎ 機関室内点検を定期的実施する
- ◎ 定期的に警報装置の作動状況を確認する

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

- ◎ 機関室を1時間毎に点検し，ビルジ高水位警報装置が正常に作動するか，確認している

雑用海水ポンプ



事例4 遊漁船船長が死角を補う見張りが十分でなく、レーダー映像で探知したモーターボートをボンデンと思い込んで衝突した事例



事件名	遊漁船K丸モーターボートC号衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	遊漁船K丸	モーターボートC号
総トン数	4.9トン	
登録長		4.46m
発生日時及び場所	平成15年5月17日12時35分 北海道苫小牧港南方沖合	
天候	晴，風力2の南南東風，視界良好，波高約1m	
損害等	船首部及び左舷側船首部に擦過傷	左舷側船首部及び中央部外板に亀裂，破口を生じ，転覆。のち廃船。

事件の概要

K丸は、一層甲板型のFRP製小型兼用船で、船体中央部に操舵室が設置され、また、同船は機関を全速力前進にかけて航行すると、船首が浮上し、同室右舷側の操舵位置に立って前方を見ると、正船首を挟んで左舷側20度及び右舷側10度の範囲に死角が生じた。

C号は、FRP製プレジャーモーターボートで、船体中央にキャビンが設置され、右舷側に操縦席が設けられ、船外機仕様で遠隔操縦ハンドルが設けられていた。

K丸は、船長1人が乗り組み、釣り客9人を乗せ、遊漁の目的で船首0.5m船尾1.6mの喫水をもって、平成15年5月7日05時00分苫小牧港を発し、同港南東方沖合6海里の釣り場に至り、漂泊、移動を繰り返し釣りを行ったが、釣果が良くなかったことから、移動するため操舵室右舷側の操舵位置に立って発進した。

船長は、魚群探知機によって探索を行いながら、周囲で漂泊している約30隻の漁船等を避けつつ続航し、周囲を一べつしたところ他船を見かけなかったことから、機関を全速力前進にかけ、14.8ノットの対地速力で、0.5海里レンジとして作動させたレーダーをときどき見ながら、船首浮上によって死角が生じた状態で、自動操舵により進行した。

12時33分、船長は、正船首920mのところに、漂泊中のC号を視認することができる状況であったが、前路に航行に支障となる他船はいないものと思い、レーダー画面を十分に監視するなり、船首を左右に振るなりして船首死角を補う見張りを十分に行うことなく、魚群探知機による釣り場の探索に気をとられていた。

12時34分少し過ぎ、船長は、C号を正船首370mにみることができるところに接近したとき、漂泊中のC号をレーダー映像で探知したが、これをたこ漁のボンデンと判断し、目視による確認を行うことなく続航し、釣り客の知らせで異常を感じ、右舵15度を取り、機関を後進にかけたが、前記日時及び場所において原針路、原速力のままその船首がC号の左舷船首部に前方から10度の角度で衝突した。

また、C号は、船長1人が救命胴衣を着用して乗り組み、遊漁の目的で、船首0.2m船尾0.4mの喫水をもって、同17日05時55分苫小牧港を発し、同港南東方沖合6海里の釣り場に向かった。

釣り場到着後、C号船長は、衝突地点付近において、パラシュート型シーアンカーを繰り出し船外機を水中に降ろしたまま、操縦席に後方を向いて腰掛け漂泊し、ときどき周囲を見ながら、両舷から竿を出して釣りをしていた。

12時33分C号船長は、後方を向いて釣りを続けていたことから、自船に向首したK丸が正船首のところにおり、衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かなかった。

12時33分少し過ぎ、C号船長はふと船首方を振り向いたとき、正船首800mのところに、船首に白波を立てて自船に向首したK丸を初めて認めたが、釣果を聞きに来るのであろうからそのうち減速して停止するものと思い、直ちに警告信号を行うことなく、K丸の動静監視を続けた。

12時34分わずか前、C号船長は、K丸が方位に変化のないまま500mに接近したものの、同船の操舵室の屋根だけ見えて、同室が見えない状態であったことから、自船に気付かないまま減速せずに接近していることが推認できる状況であったが、依然、釣果を聞きに来たので、そのうち減速して停止するものと思い、シーアンカーの曳索を外すなり切断するなりしたのち、船外機を始動して移動するなどの衝突を避けるための措置をとることなく、漂泊を続けた。

12時34分わずか過ぎ、C号船長は、K丸が正船首200mに接近し

たとき、ようやく衝突の危険を感じ、電子ホーンにより短音を連続吹鳴し、更に100mのところ接近したとき、急いで船外機を始動して全速力前進にかけ、右舵一杯をとったが、ほとんど行きあしのないまま、前示のとおり衝突した。

海難原因

航行中のK丸が見張り不十分で、シーアンカーを投入して漂泊中のC号を避けなかった。

C号が、警告信号及び衝突を避けるための措置をとる時期がいずれも遅れた。

再発防止策

このような事態を避けるためには

K丸側

- ◎ 全速力前進で航行すると、船首が浮上し、正船首から左舷にかけて死角を生じるのを知っていたのであるから、船首を左右に振る、見張り位置をときどきかえて死角を補う見張りをする
- ◎ 一べっただけで前路に支障となる他船はいないものと憶断しない、魚群探知機を見ることに気を奪われ過ぎず、十分な見張りを行う
- ◎ レーダー映像の確認、視界良好時は肉眼で確認する習慣をつける

C号側

- ◎ 相手船が衝突のおそれある態勢で接近してきた場合、勝手な判断をとらない
- ◎ 動静監視を十分に行い、不安を感じたときには時間的余裕のあるうちに衝突を避けるための措置をとっておく

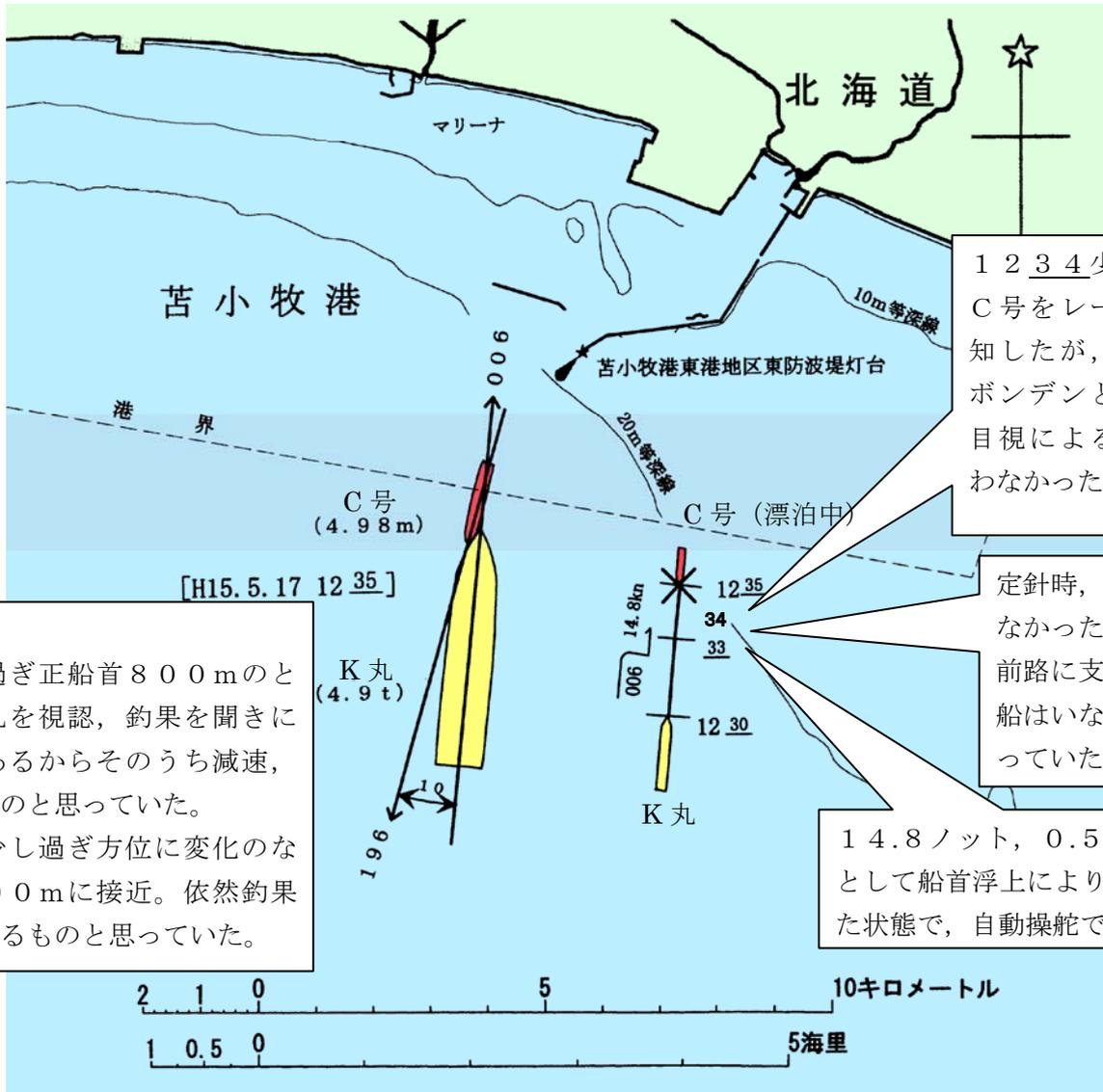
遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

K丸

- ◎ 船首を左右に振ったり、見張り位置を移動したり、レーダー映像や肉眼で確かめることにした

C号

- ◎ 白色全周灯の上にレーダーリフレクターを取り付けた



1 2 3 4 少し過ぎ、
C号をレーダーで探知したが、たこ漁のボンデンと判断し、目視による確認を行わなかった。

定針時、他船を認めなかったことから、前路に支障となる他船はいないものと思っていた。

1 4.8ノット、0.5海里レンジとして船首浮上により死角が生じた状態で、自動操舵で進行。

C号
1 2 3 3 過ぎ正船首800mのところ
にK丸を視認、釣果を聞きに来る
のであるからそのうち減速、停
止するものと思っていた。
1 2 3 4 少し過ぎ方位に変化のな
いまま500mに接近。依然釣果
を聞きにくるものと思っていた。

事例5 遊漁船船長が錨泊して操業中の漁船群の中を航行中、死角を補う見張りが十分でなく、2隻がレーダー画面上に1隻の映像と見えて衝突した事例



事件名	漁船W丸遊漁船K丸衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	漁船W丸	遊漁船K丸
総トン数	19トン	16トン
発生日時及び場所	平成13年12月6日04時50分 北海道羅臼港沖合	
天候	晴，風力3の西南西風，視界良好	
損害等	右舷側船尾ブルワーク局損	右舷側船首部に破口

事件の概要

W丸は、いか一本釣り漁業に従事する鋼製漁船で、船長ほか3人が乗り組み、操業の目的で、船首0.8m船尾2.0mの喫水をもって、平成13年12月5日15時00分羅臼港を発し、前記衝突地点において化学繊維製錨索200mを延出して錨泊したが、錨泊中であることを示す灯火を掲げず、航行中の動力船の灯火を消灯しないまま、操業を開始した。

当時、羅臼港沖合には100隻ほどのいか釣り漁船と、十数隻の刺網漁船とが散在していた。

船長は操舵室右舷側のいすに腰を掛け、前方のガラス窓際に設置した魚群探知機下方のレーダーを作動させていたものの、他船が接近しても錨泊中の自船を避けていくことを期待し、専ら魚群探知機とソナーを見ていか釣り機の調整を行いながら操業を続けた。

04時47分船長は、真方位263度を向いているとき、右舷船尾65度1,200mのところK丸の白，紅，緑3灯を視認することができる状況となったが、他船が接近しても錨泊中の自船を避けていくものと思い、見張りを十分に行わず操業に専念していたところ前記日時及び場所において、W丸の左舷側船尾に、K丸の右舷側船首が、後方から65度の角度で衝突した。

K丸は、FRP製遊漁船で、船長1人が乗り組み、回航の目的で、船首0.5m船尾2.0mの喫水をもって、同月5日20時00分能取漁港を発し、釧路港へ向かった。

翌6日03時ごろ知床岬を替わったところで機関を全速力前進にかけ13.0ノットの速力とし、操舵室中央部のいすに腰をかけた姿勢で続航した。

K丸は、船首部に設置された鳥居型マストが見張りの妨げとなり、操舵室中央部のいすに腰をかけると正船首左右舷が各3度ばかり死角となることから、ときどき船首を左右に振るなり、身体を移動するなりして、死角を補う見張りを行う必要があった。

03時30分船長は、針路を真方位198度、自動操舵とし進行中、04時ごろ船首方一带にいか釣り漁船の集魚灯による、光芒が見え始め、4海里レンジとしたレーダーを見ながら続航した。

04時30分ごろ船長は、多数のいか釣り漁船が操業する海域に入ったことから、レーダーレンジを2海里に切り替えて進行し、04時45分針路線上にいた漁船を替わして原針路に復したとき、レーダーによりほぼ正船首1海里付近に1個の映像を探知し、いすに腰をかけたまま船首を見たところ、鳥居型マストのすぐ右側に集魚灯を多数掲げた漁船を認めた。船長は、レーダー映像を第三船のものと判断し、死角を補う見張りを行わなかったため、第三船の少し左方となる正船首死角内の距離1.1海里のところと同様の灯火を掲げたW丸が存在し、それら2隻がレーダー画面上に1個の映像のように見えたことから、同針路のまま第三船の左方を通過することにして続航した。

04時47分船長は、W丸の灯火を正船首方1,200mに視認でき、停止状態で操業中であることが分かる状況となったが、前路にはレーダー映像の第三船よりいないものと思い、死角を補う見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

船長は、第三船に接近するにつれ、同船の操業模様を見ながら続航中、原針路、原速力のままW丸に衝突した。

海難原因

K丸が見張り不十分で、前路で錨泊中のW丸を避けなかった。

W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

再発防止策

このような事態を避けるためには

K丸側

- ◎ 多数のいか釣り漁船が錨泊して操業している海域に至った場合，速力を十分に落とす
- ◎ 船首を左右に振ったり，見張り位置を移動するなどして船首方の死角を補う見張りをする
- ◎ レーダー映像を十分に確認し，目視による見張りを併用する

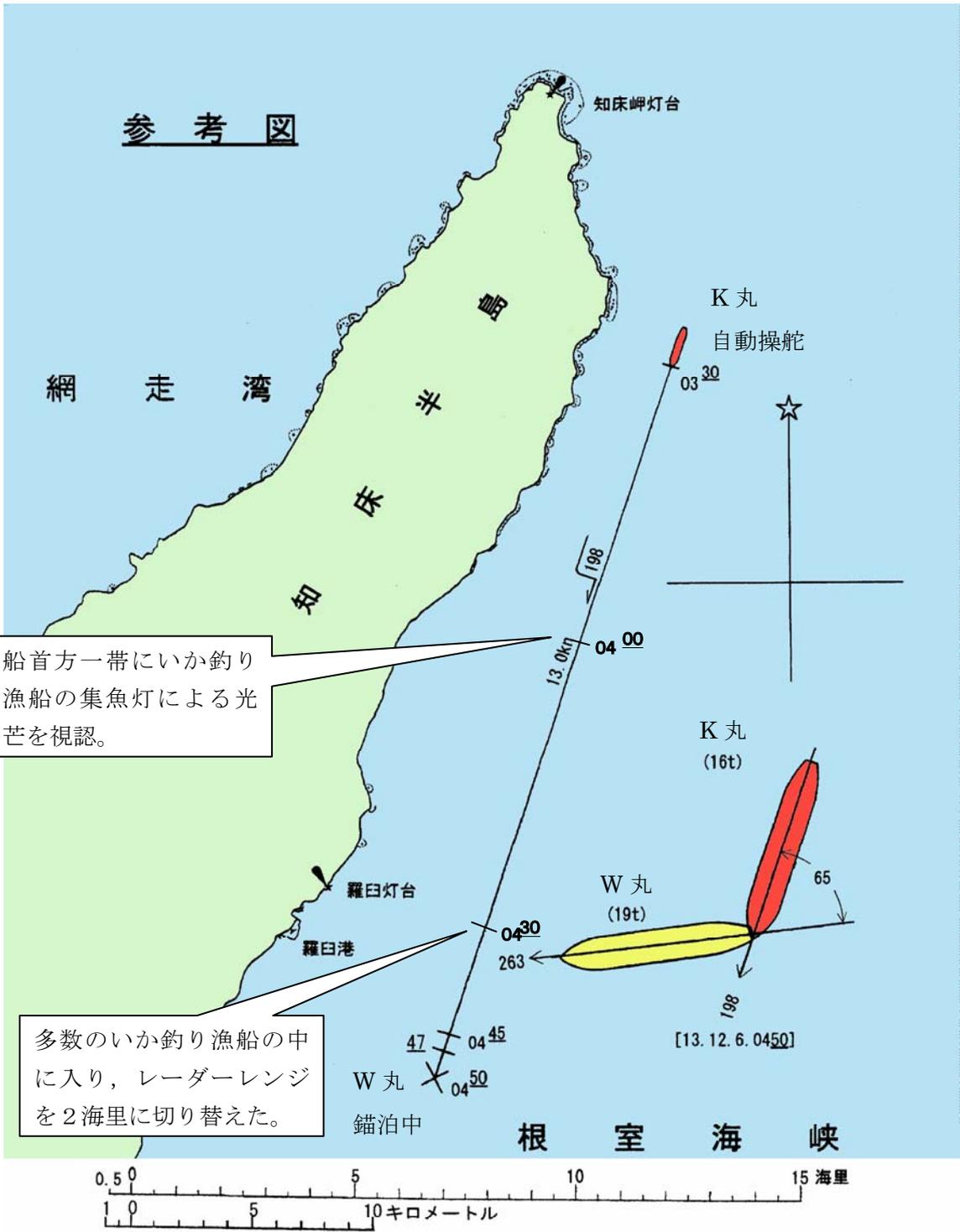
W丸側

- ◎ 錨泊して操業中でも十分な見張りを行う
(海上衝突予防法では，漂泊中，錨泊中でも「見張り義務」は免除されない)

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

- ◎ 漁船が多い海域を航行するときは，速力を落として，十分に見張りを行う。また，漁船群の中を航行しない





事例6 遊漁船船長がパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊・遊漁中の自船を航行中の船舶が避けてくれるものと思い衝突した事例

事件名	漁船T丸引船列遊漁船C丸衝突事件			
船舶の要目				
船種船名	漁船T丸	漁船第11 T丸	漁船第15 T丸	遊漁船C丸
総トン数	19トン	1.2トン	1.2トン	16トン
発生日時及び場所	平成12年8月25日11時20分 北海道常呂漁港西方沖合			
天候	晴，風ほとんどなし，微弱な東流			
損害等	船首部に擦 過傷	損傷なし	損傷なし	左舷中央部外板に破 口，沈没 船長、釣り客7人が 骨折、打撲。

事件の概要

T丸は、定置網漁業に従事する後部船橋型FRP製漁船で、船長ほか8人が乗り組み、船首0.3m船尾2.1mの喫水をもって、無人の第11T丸、第15T丸をそれぞれ10mの船間間隔をもって縦列に曳航し、常呂漁港西方9.8海里の漁場を発し、同漁港への帰途に就いた。

T丸は、全速力で航行すると、船首が浮上し、操舵位置からは船首左右舷それぞれに20度までの範囲に死角を生じ、前方の見通しが妨げられることから、平素、船首に見張りを配置して死角を補っていた。

発進時、船長は、乗組員を当日早朝から他の漁ろう作業に当たさせたことから、後部甲板で休息させ、船首に見張員を配置しないまま単独で船橋当直に就き、手動操舵により、機関を全速力前進にかけて16.0ノットの対地速力で進行した。

11時18分半、転針時船長は、船首方740mのところに漂泊中のC丸を視認できる状況であったが、右舷方近距離の定置漁具に気を奪われ、船首に見張り員を配置するなど船首方の死角を補う見張りを行わなかったため、C丸に気付かず続航中、前記日時及び場所において原針路、原速力のままT丸の船首部が、C丸の左舷中央部に後方から50度の角度で衝突

した。

C丸は、船首船橋型FRP製遊漁船で、船長1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、船首0.2m船尾0.8mの喫水をもって、04時50分常呂漁港を発し、同漁港西方の釣り場に到着後、機関を停止し、パラシュート型シーアンカーを船首から投入し、曳索を約10m延出したのち、東方にわずかに圧流されながら遊漁をさせ、自らは操舵室後方の甲板上で椅子に腰をかけ、周囲の見張りに当たった。

11時18分半船長は、正船尾方740mのところ、自船に向首するT丸引船列を視認したが、やがて避航するものと思い、漂泊中、同時20分少し前同引船列が正船尾方100mのところ、接近したとき、衝突の危険を感じ、慌てて操舵室に入って機関を始動し、シーアンカーを投入したまま左舵一杯としたが、前示のとおり衝突した。

海難原因

T丸引船列が、見張り不十分で、漂泊中のC丸を避けなかった。

C丸が警告信号を行わなかった。

再発防止策

このような事態を避けるためには

T丸引船列

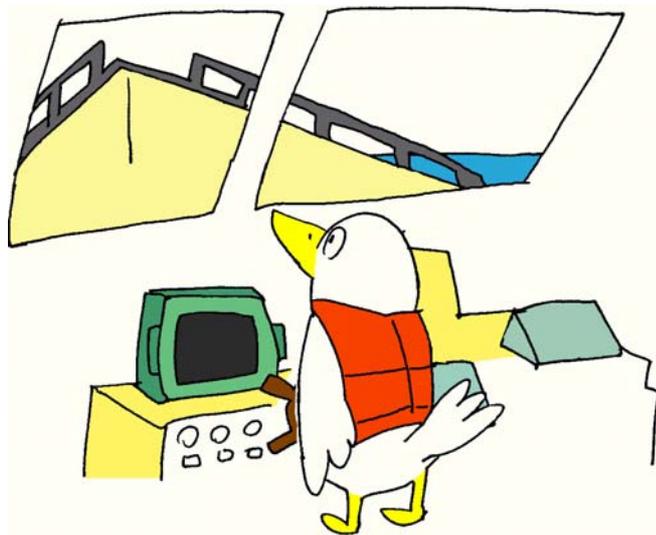
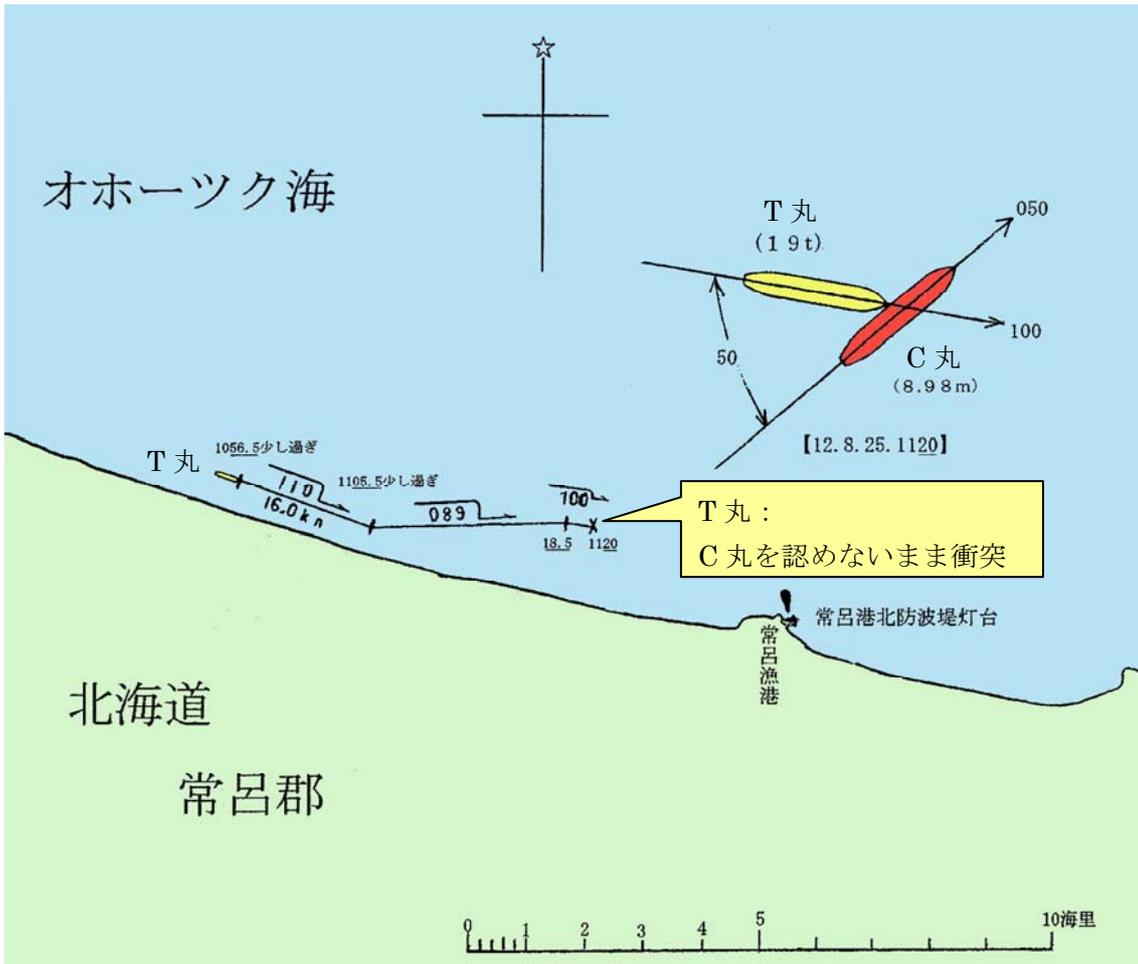
- ◎ 船首浮上により死角を生じて前方の見通しが妨げられる状況であったから、船首に見張り員を配置するなど船首方の死角を補う見張りを十分に行う

C丸

- ◎ 周囲の見張りを十分に行い、自船に衝突のおそれある態勢で接近する船舶を認めた場合、警告信号を早目に吹鳴する

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

- ◎ 漂泊中だったので、相手船が避けてくれるだろうと思い、回避が遅れたので、今後は、注意して周囲の見張りに徹する



事例7 遊漁船船長が視力障害で遠方が見えず見張りが十分でなく、衝突した事例



事件名	遊漁船T丸モーターボートD号衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	遊漁船T丸	モーターボートD号
総トン数	4.91トン	
全長		5.67m
発生日時及び場所	平成16年9月26日12時20分 北海道石狩湾港北北西方沖合	
天候	晴，風力1の北西風，視界良好	
損害等	右舷側船首外板に擦過傷	右舷側前部から後部にかけて亀裂を伴う凹損、操舵室上部圧壊 負傷者1名

事件の概要

T丸は、船体中央部やや後方に操舵室を設けたFRP製小型兼用船・旅客船で、船長1人が乗り組み、釣り客11人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.3m船尾1.5mの喫水をもって平成16年9月26日05時50分石狩湾港を発し、同港北北西方沖合で遊漁を行ったのち、遊漁終了となったので帰航することとし、石狩湾港北防波堤北灯台から328度（真方位，以下同じ。）4.8海里の地点を発し、針路を144度に定め、10.0ノットの対地速力で手動操舵により進行した。

船長は、交通事故の後遺症で視力が低下し、遠方が見えにくくなったことから、同年4月から常連客の1人から遊漁料金を取らずに、見張り補助員として航行中の見張り、係留作業及び釣り客の援助等を依頼していたが、発進後、自分1人の見張りで大丈夫と判断し、見張り補助員に船首部での見張りを依頼しなかった。

船長は、舵輪後方で立った姿勢で見張りを手動操舵に当り、12時17分石狩湾港北防波堤北灯台から330.5度3.0海里の地点に達したとき、正船首930mのところD号を視認できる状況となったが、船首部に見張り補助員を配置していなかったためこれに気付かず、前記日時及び場所において原針路、原速力のままその右舷船首部がD号の右舷前部に前方から15度の角度で衝突した。

D号は、船体中央部に操舵室を有し、電気モーターホーンを備えた船外機付きモーターボートで、船長1人が乗り組み、魚釣りの目的で、船首が0.2m船尾0.5mの喫水をもって、同日08時00分石狩湾港を発し、同港北方沖合5海里ばかりの釣り場に向かった。

船長は、釣り場を移動しながら、11時00分前示衝突地点に至り、形象物を掲げないまま錨泊し釣りを始めた。

錨泊後、船長は12時13分右舷船首2,000mのところ自船に向かってくるT丸を初認したが、錨泊中の自船を避けていくものと思い、その後動静監視を十分に行なうことなく釣りを続けた。

12時17分、T丸が右舷船首15度930mとなり、自船に向首して衝突のおそれのある態勢で接近したが、動静監視不十分でこのことに気付かず、注意喚起信号を行なうことも、機関を始動して衝突を避けるための措置をとることもなく、釣りを続けた。

12時30分わずか前、船長は機関音を聞いて右舷方を見たとき、至近距離に迫った相手船を認めたが、既にどうすることもできず、前示のとおり衝突した。

海難原因

T丸が見張り不十分で、錨泊中のD号を避けなかった。

D号が動静監視不十分で、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかった。

再発防止策

このような事態を避けるためには

T丸

- ◎ 船長は、交通事故の後遺症で視力が低下し、遠方が見にくくなっていたのであるから、常時船首部に見張り補助員を配置すべきであった

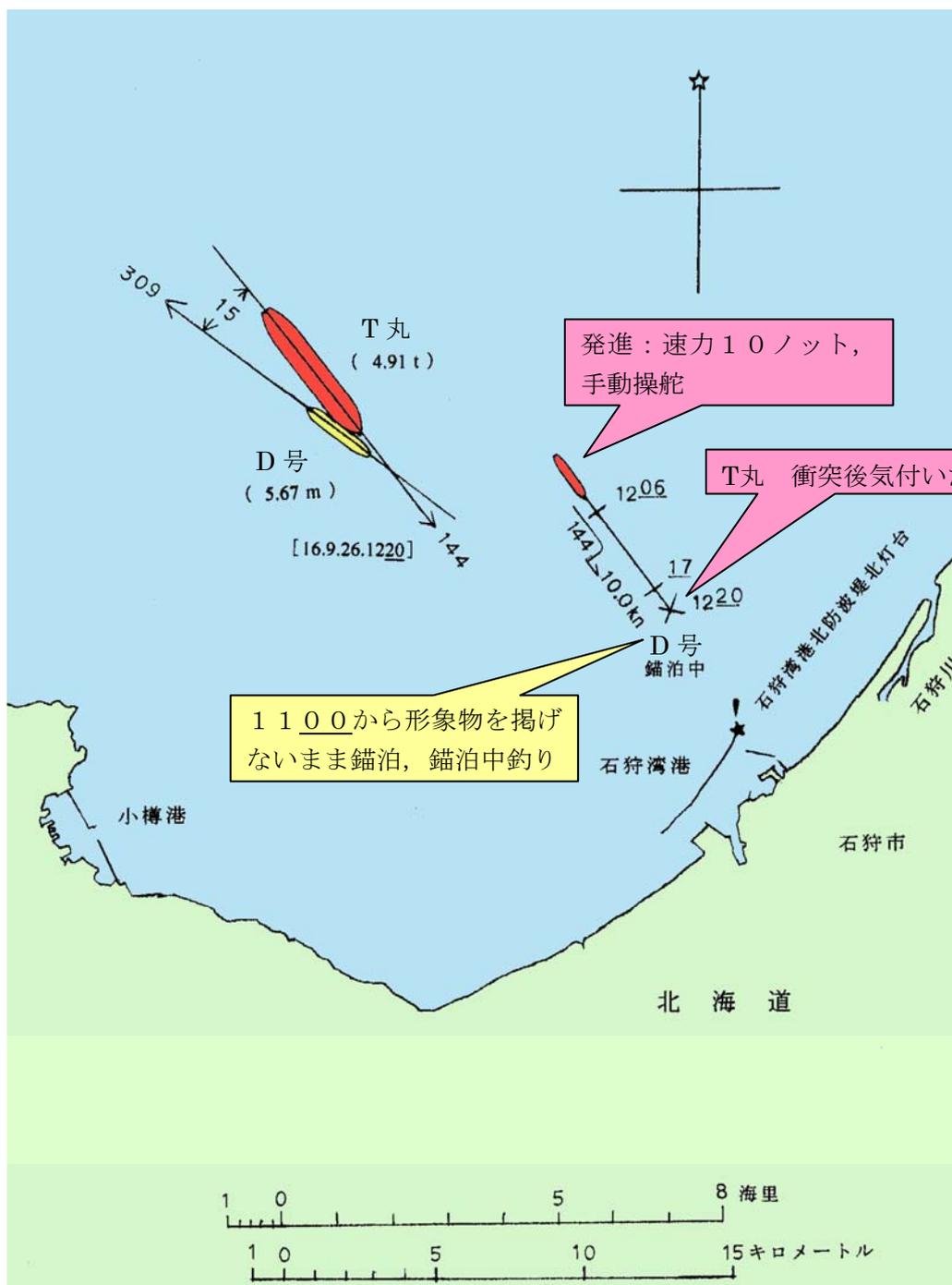
D号

- ◎ 自船に向首するT丸を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行なうべきであった
- ◎ 錨泊中の自船を避けていくものという、思い込みを持つべきではなかった
- ◎ 注意喚起信号を行なうべきだった

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

T丸

- ◎ この海域はプレジャーボート等が多いところなので，見張り補助員を立て，見張りを厳重に行なっている



事例8 遊漁船船長が操舵室前面の旋回窓の点検に気を奪われ見張りが十分でなく、衝突した事例

事件名	遊漁船H丸漁船C丸衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	遊漁船H丸	漁船C丸
総トン数	19.38トン	19トン
発生日時及び場所	平成14年6月27日09時30分 北海道知床岬北方沖合	
天候	晴，風力2の南西風，視界良好	
損害等	船首外板に破口を伴う凹損	左舷船尾外板凹損

事件の概要

H丸は、鋼製小型遊漁兼用船で、船長ほか1人が乗り組み、釣り客8人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.5m船尾2.2mの喫水をもって、平成14年6月27日02時30分北海道宇登呂漁港を発し、知床岬北東方8海里の漁場に向かった。

09時15分釣り場移動のため知床岬灯台から041度（真方位，以下同じ。）7.6海里の地点を発し、針路を232度に定め、機関を半速力前進にかけ、8.0ノットの対地速力で自動操舵とし、単独で当直に就き左舷船首からしぶきを受けながら進行した。発進後間もなく船長は操舵室前面の左右の旋回窓を作動させていたところ、右側が動かなかったため点検を始めた。

09時27分知床岬灯台から037度5.9海里の地点に達したとき、正船首740mのところに停留中のC丸を認めることができ、その後同船に向首して衝突のおそれある態勢で接近したが、発進時周囲に他船がいなかったことから前路に他船はいないものと思い込み、旋回窓の点検中、前記日時及び場所において原針路、原速力のまま、その船首がC丸の左舷船尾に後方から25度の角度で衝突した。

C丸は、刺網漁業に従事する鋼製漁船で、船長ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.75m船尾2.50mの喫水をもって、27日01時00分知床別漁港を発し、知床岬東方の漁場に向かった。

09時27分、操舵室右舷側の前部甲板右舷側に設置された揚網機の操

作ハンドルを操作し、機関と舵を適宜使用して漁労に従事していることを示す形象物を掲げないまま操業を続けているとき、左舷船尾25度470mのところH丸を認めることができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれある態勢で接近したが、揚網に気をとられ見張りを十分に行なっていなかったためこれに気付かず、警告信号を行なうことも、機関を前進にかけるなど衝突を避けるための措置をとることなく停留中、前示のとおり衝突した。

海難原因

H丸が見張り不十分で、前路で停留中のC丸を避けなかった。

C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。

再発防止策

このような事態を避けるためには

H丸

- ◎ 発進時、周囲に他船を見かけない場合であっても、自船、他船の航行等により、衝突の恐れが生じることがあるので、見張りを十分に行なう
- ◎ 見張り員を立ててから、旋回窓の点検を行なう

C丸

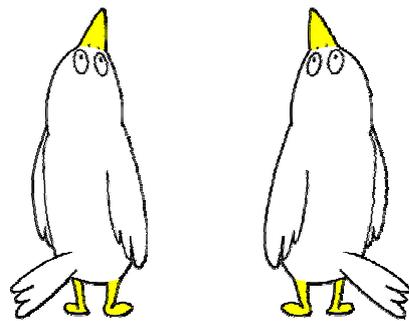
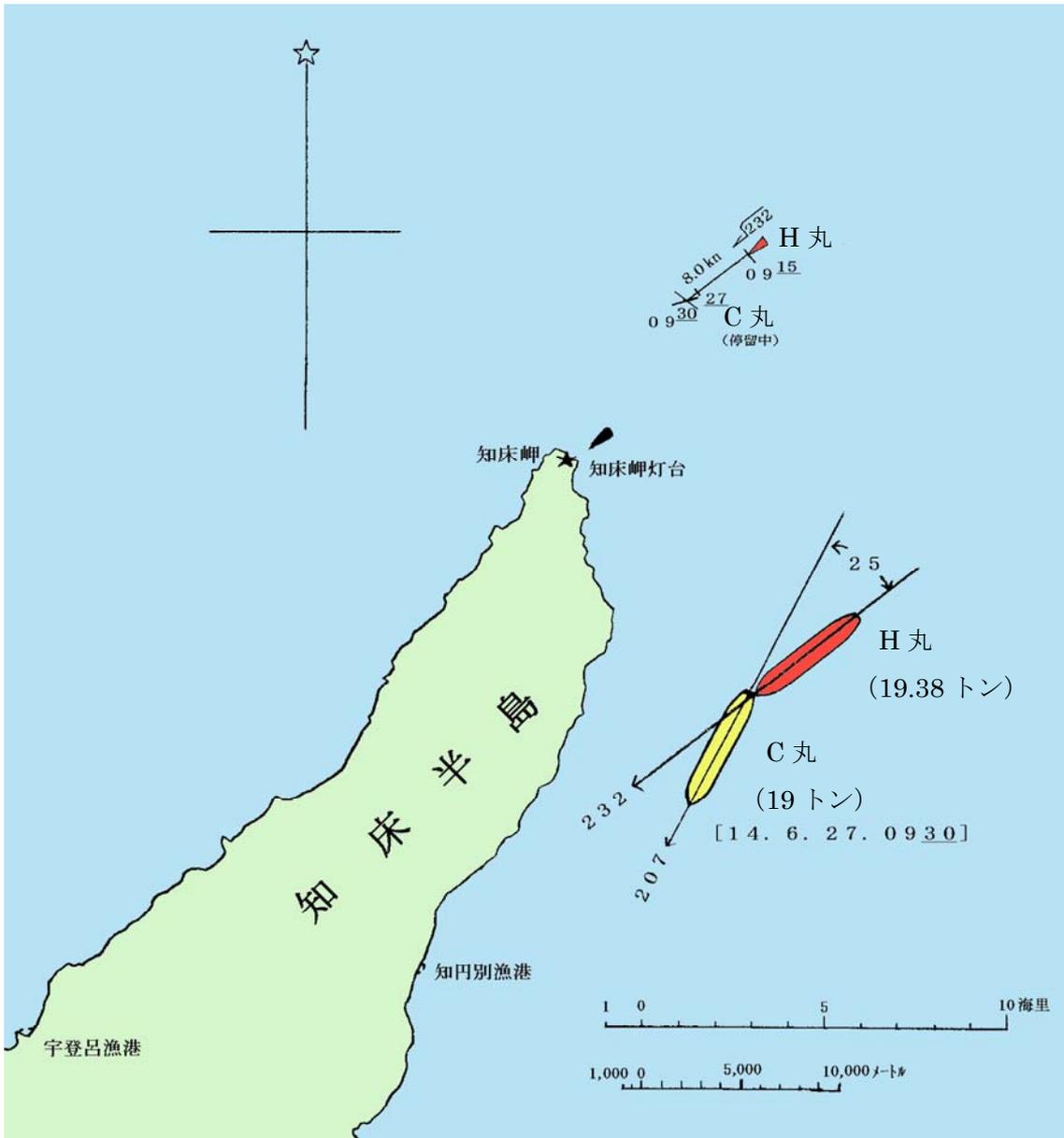
- ◎ 停留中（揚網中）であっても、周囲の見張りを十分に行なう

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

H丸

- ◎ 十分な見張りを行なう。レーダーによる見張りも行なう





事例9 遊漁船船長が視界制限状態の海域を航行中、安全な速力に減することなく、レーダーによる見張りも十分でなく、衝突した事例

事件名	貨物船F丸遊漁船M丸衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	貨物船F丸	遊漁船M丸
総トン数	698トン	4.9トン
発生日時及び場所	平成14年2月22日12時30分 北海道白老港南方沖合	
天候	雪，風力2の南南西風，視程600m	
損害等	右舷側船首部に擦過傷	船首部圧壊 乗組員1名負傷

事件の概要

F丸は、船尾船橋型の鋼製貨物船で、平成14年2月20日12時35分船長及び一等航海士を乗り組ませず、機関長の操船指揮により仙台塩釜港を発し、宮古港及び久慈港を経て白老港に入港した。

F丸は依然として、船長及び一等航海士を乗り組ませないまま、機関長ほか3人が乗り組み、船首4.40m船尾5.00mの喫水をもって、雪模様の下、11時47分白老港を発し木更津港に向かった。

機関長は、出港操船に引き続き単独で船橋当直に就き、針路を168度（真方位，以下同じ。）に定め、機関を全速力前進にかけ、10.7ノットの対地速力で自動操舵により進行した。

12時23分半、アヨロ鼻灯台から104度6.8海里の地点において、次席一等航海士が船橋当直を引き継いだとき、3海里レンジのレーダー画面で右舷船首38度2.5海里にM丸の映像を初めて認めたが、その海域はボンデンが多かったことから、同映像はボンデンのものと思い込み、レーダーによる動静監視を十分に行わず、後方を向いてチャートテーブル上で航海日誌の整理を始めた。

このころ吹雪となり視界が制限され、視程が約0.5海里に狭められたが、航行中の動力船を示す灯火を表示せず、視界制限状態における音響信号を行わず、また、安全な速力に減じることなく、原速力のまま自動操舵により続行した。

12時25分次席一等航海士は、M丸が右舷船首38度1.7海里となり、著しく接近することが避けられない状況となったが、依然レーダーによる動静監視を行っていなかったため、これに気付かなかった。

12時30分少し前、次席一等航海士はふと前方を見たとき、右舷方至近距離に迫るM丸を認め、機関停止、手動操舵に切り替え左舵を取ったが、F丸の船首が150度を向いたとき、原速力のまま、前記日時及び場所においてその右舷船首部にM丸の船首が前方から80度の角度で衝突した。

M丸は、FRP製小型遊漁兼用船で、船長ほか1人が乗り組み、釣り客5人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.56m船尾1.40mの喫水をもって、22日05時30分苫小牧港を発し、同港南西方約28海里の沖合で遊漁を行なった後、11時50分針路を050度に定め、機関を全速力前進にかけ、16.0ノットの速力で自動操舵により帰途に就いた。

12時23分半、船長は吹雪のため視界が制限され視程が0.5海里となったが、霧中信号を行なうことも、安全な速力に減じることもなく、原速力のまま続行した。

12時25分半、船長は左舷船首24度1.7海里にF丸の映像を探知でき、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、先に右舷方に替わった釣り船の他、前路に他船はいないものと思いい、レーダーによる見張りを行なわず、後方を向き物入れの中を見始めたため、このことに気付かないまま進行した。

12時30分少し前、船長は波切り音を聞いて左舷方至近に迫るF丸を認め、機関を後進にかけたが、M丸は原針路、原速力のまま前示のとおり衝突した。

海難原因

F丸に船長、一等航海士が乗り組んでいなかったばかりか、視界制限状態における運航が適切でなかった。

船舶所有者の船舶職員乗組み不遵守。

M丸が視界制限状態における運航が適切でなかった。

再発防止策

このような事態を避けるためには

F丸

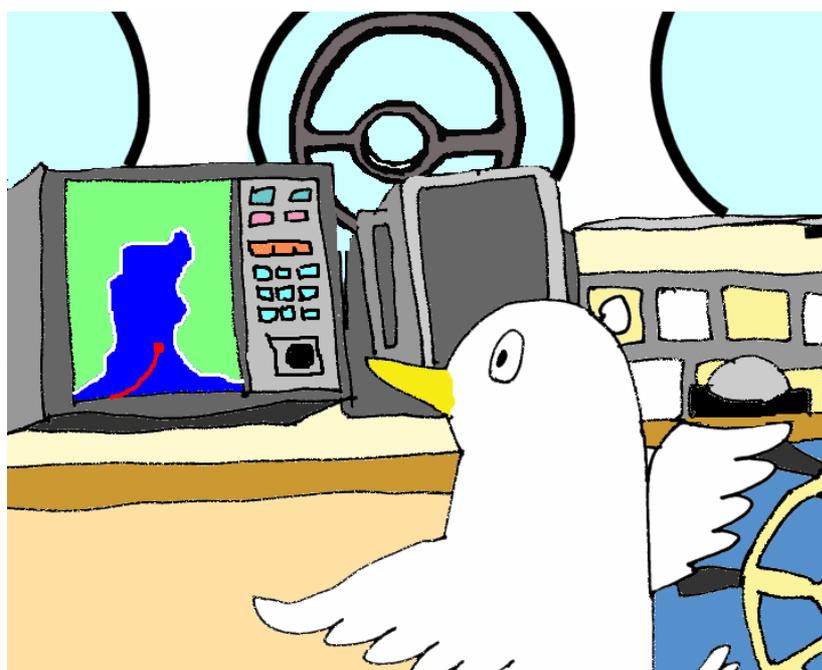
- ◎ 視界制限時，船長は自ら指揮を執り船舶の安全を確保することとなっており，当時船長が乗り組んでいれば，適切な操船を行う事が可能であったから，休暇中の船長の交代要員を確保する

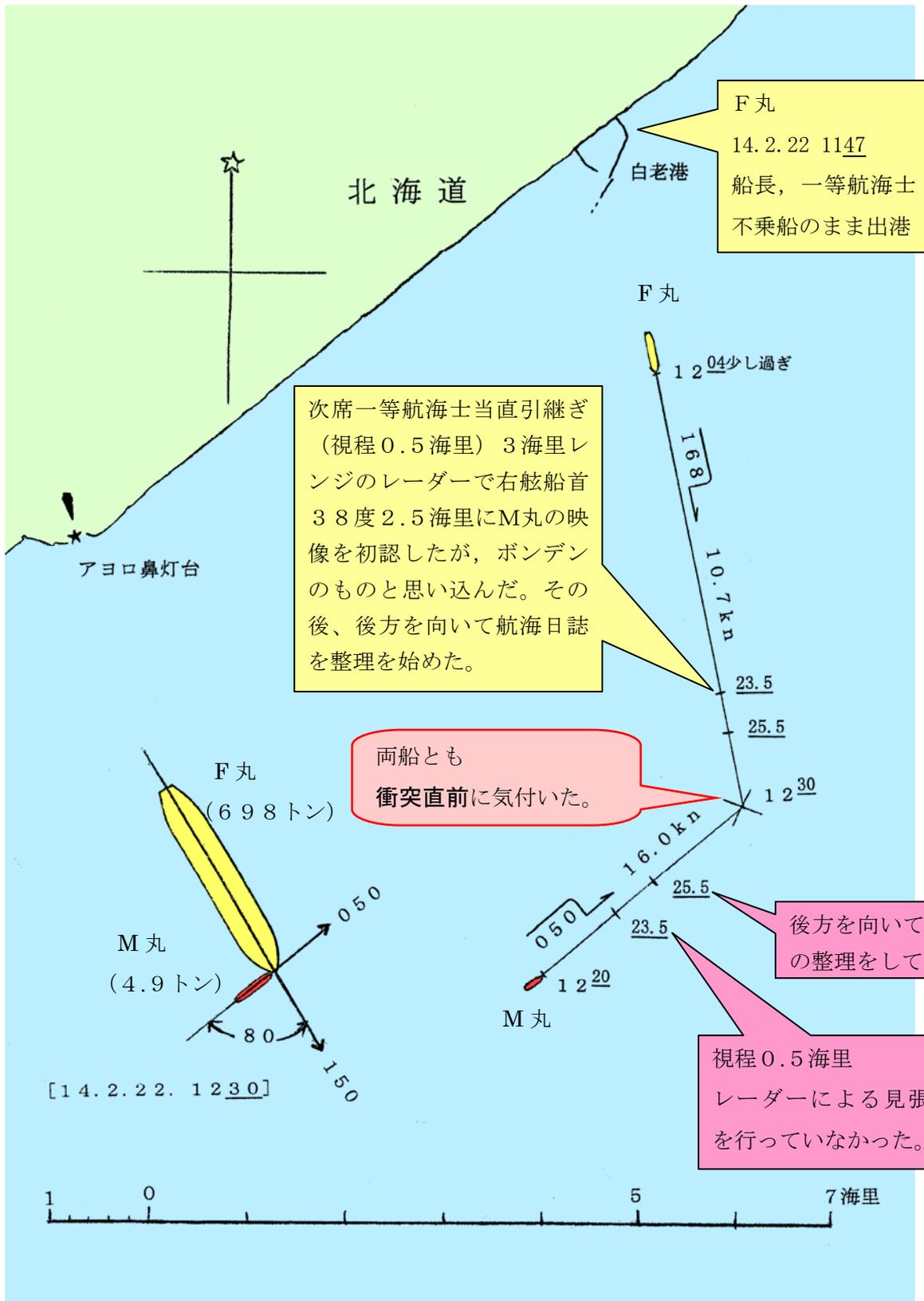
M号

- ◎ 視界制限時であるから，霧中信号の吹鳴，安全な速力に減じ，レーダーを活用した見張りを行なう

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

レーダーを活用した見張りを行っている





事例 10 遊漁船船長が視界制限状態の海域で漂泊・遊漁中，レーダーによる見張りが十分でなく，衝突した事例

事件名	漁船S丸遊漁船K丸衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	漁船S丸	遊漁船K丸
総トン数	14トン	7.3トン
発生日時及び場所	平成14年7月20日05時28分 北海道常呂漁港北西方沖合	
天候	霧，無風，視程約50m	
損害等	船首部ブルワーク破損	操舵室左舷側，左舷中央部ブルワーク圧壊 乗組員2人負傷、釣り客10人負傷

事件の概要

S丸は，レーダーを装備したFRP製船尾船橋型漁船で，船長1人が乗り組み，霧で帰航できなくなった僚船を先導する目的で，船首0.5m船尾2.1mの喫水をもって，平成14年7月20日05時20分常呂漁港を発し，同漁港西方約4海里の漁場に向かった。

船長は，発進時から霧模様であったが，港口を出て全速力前進の17ノット（対地速力，以下同じ。）で進行したところ，間もなく霧が濃くなり，視程が約50mに狭められたが，霧中信号を行うことも，安全な速力に減じることもなく，レーダーを1.5海里レンジとして続航した。

05時24分少し過ぎ，GPSプロッターに記憶されていた針路に定め，機関を半速力前進にかけ，12.0ノットの速力で航行中の動力船の灯火を表示して進行した。

定針したとき，船長は正船首0.75海里に漂泊中のK丸の映像をレーダーにより探知できる状況で，これまで漁場に向かう針路付近に，釣り船を見かけなかったことから，レーダーを一べつして前路に他船はいないものと思い，操舵室中央に立ち続航中，05時28分前記日時及び場所において原針路，原速力のままS丸の船首が，K丸左舷中央部に前方から89度の角度で衝突した。

K丸は，レーダーを装備したFRP製の中央船橋型遊漁船で，船長ほか

2人が乗り組み、釣り客12人を乗せ、船首0.3m船尾1.7mの喫水をもって、同日04時28分常呂漁港を発し、同港北方沖合の釣り場に向かった。

出港時から霧模様となり、前示衝突地点付近で主機を停止回転にかけクラッチを中立位置とし、霧中信号を行わず、レーダーを0.25海里レンジとし、操舵室左右舷の作業灯を点灯して遊漁を行った。05時24分少し過ぎS丸をほぼ左舷正横0.75海里に探知できる状況となったが、漂泊中の自船を他船が避けてくれるものと思い、使用レンジを適宜切り替えるなど、レーダーによる見張りを十分に行っていなかった。

05時27分船長は、レーダー画面上に左舷正横0.2海里にS丸の映像を初めたが、注意喚起信号を行わないまま漂泊中、急速に自船に近付いてくるので、同時28分わずか前機関を前進にかけたが及ばず、前示のとおり衝突した。

海難原因

S丸が視界制限状態における運航が適切でなかった。

K丸が視界制限状態における運航が適切でなかった。

再発防止策

このような事態を避けるためには

S丸

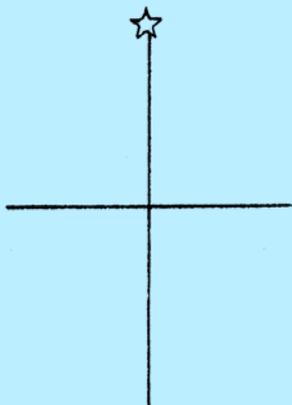
- ◎ 視界制限状態の海域を航行するときは、霧中信号の吹鳴、安全な速度、レーダーによる厳重な見張りを行う

K丸

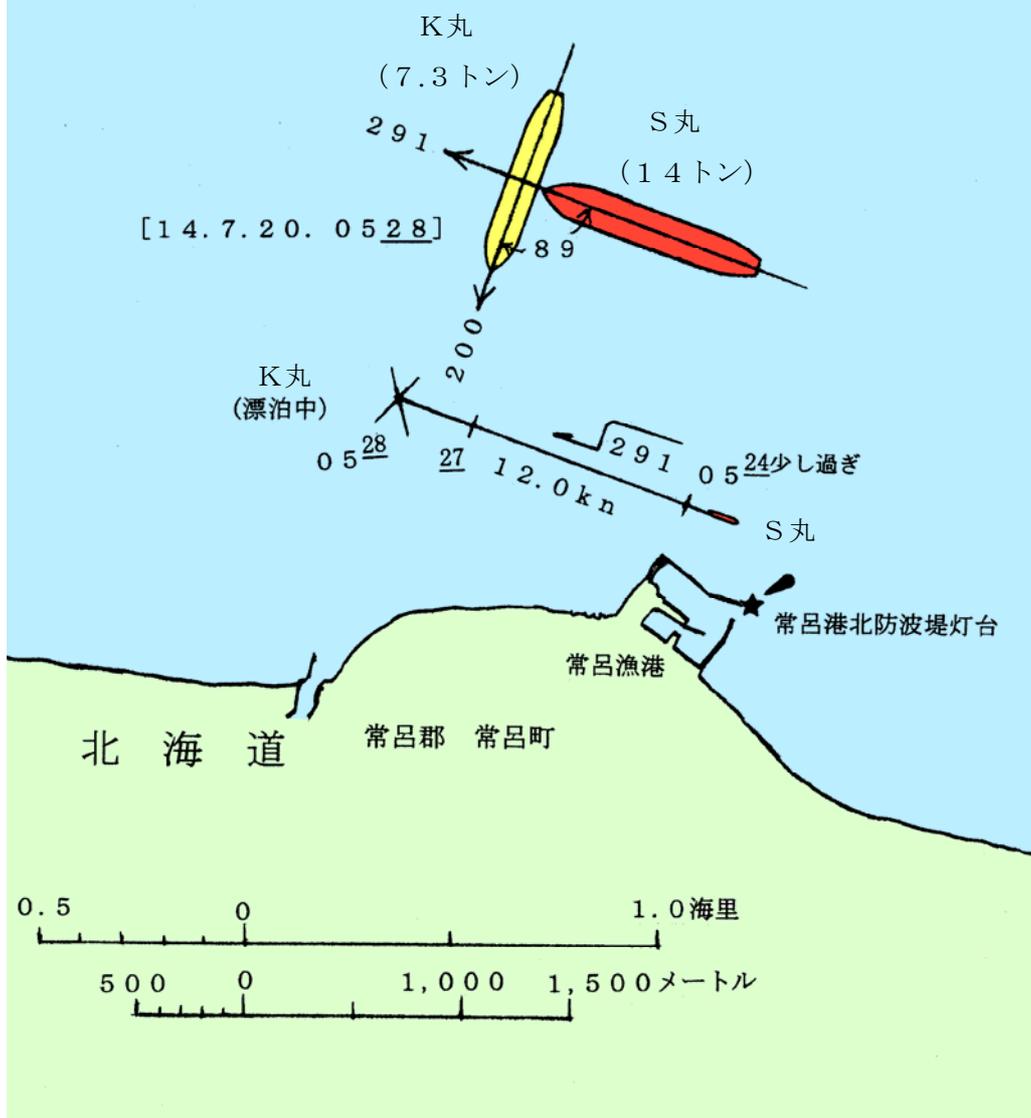
- ◎ 視界制限状態の海域で漂泊遊漁中は、レーダーレンジを適宜切り替え見張りを行う
- ◎ 霧中信号の吹鳴

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

- ◎ レーダーによる見張りを厳重にし、相手船が衝突するような針路・速度で近づいてくるようであれば、汽笛を鳴らすようにしている



オホーツク海



事例 11 遊漁船船長が視界制限状態の海域を航行中、雑誌を読んでいたため見張りが十分でなく、衝突した事例

事件名	遊漁船K丸漁船E丸衝突事件	
船舶の要目		
船種船名	遊漁船K丸	漁船E丸
総トン数	4.9トン	4.9トン
発生日時及び場所	平成12年6月13日23時20分 北海道豊頃町沖合	
天候	霧，風ほとんどなし，視程約300m	
損害等	船首部外板に亀裂	右舷中央部外板、操舵室右舷側に凹損

事件の概要

K丸は、船体中央部に操舵室が設置されたFRP製の遊漁船で、船長1人が乗り組み、釣り客4人を乗せ、船首0.1m船尾1.9mの喫水をもって、平成12年6月13日12時00分釧路港を発し、十勝港北方5海里付近で釣り客に釣りを行わせ、22時25分遊漁を切り上げて、帰航の途について。

発進時、船長は、霧のため視程が約300mに制限された状況の下、自動操舵とし、航行中の動力船の灯火を表示したものの、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもなく、機関を全速力前進にかけて22.0ノットの対地速力で、操舵室右舷側の椅子に腰をかけて時折12海里レンジとしたレーダーを見ながら進行した。

22時55分レーダーに他船の映像を認めなくなったことから、しばらくは大丈夫と思い、うつむいた姿勢で雑誌を読みながら続航した。

その後、レーダーによる見張りを行わず、前記発生日時及び場所において、原針路、原速力のまま、K丸の船首がE丸の右舷中央部に、後方から77度の角度で衝突した。

E丸は、船体中央部に操舵室が設置された軽合金製のさけ・ます流し網漁船で、船長ほか4人が乗り組み、操業の目的で、船首0.6m船尾2.3mの喫水をもって、同月9日00時00分十勝港を発し、漁場移動しながら操業を繰り返し、19時20分投網を終え、機関のクラッチを中立とし、航行中の動力船の灯火を表示したほか、船尾甲板上の4個の作業灯を点灯

し、翌日の揚網時まで漂泊待機を開始した。

20時ごろ船長は、機関長（小型船舶操縦士免状受有）に船橋当直を委ねることにし、このとき霧模様で視程が約300mに狭められたが、有資格者なので任せても大丈夫と思い、霧中信号を行い、レーダーによる見張りを行うよう指示することなく、自室で休息した。

機関長は、単独で当直に就いたが、霧中信号を行わず、操舵室後部の寝台に腰をかけて、たまに3海里レンジとしたレーダーを見て当直に当たっていたが、21時10分ごろ依然視界が約300mに狭められていたが、所定の灯火や作業灯を点灯しているので漂泊している自船を航行船が避けてくれるものと思い約2時間後に起きるつもりで目覚ましをかけて寝台で仮眠した。その後、衝撃で目覚めた。

海難原因

夜間、霧のため視界が制限された海域において、K丸が霧中信号を行わず、安全な速力とせず、レーダーによる見張り不十分でE丸と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを停止しなかった。

E丸が、漂泊中、レーダーによる見張り不十分で、霧中信号を行わなかった。

再発防止策

このような事態を避けるためには

K丸側

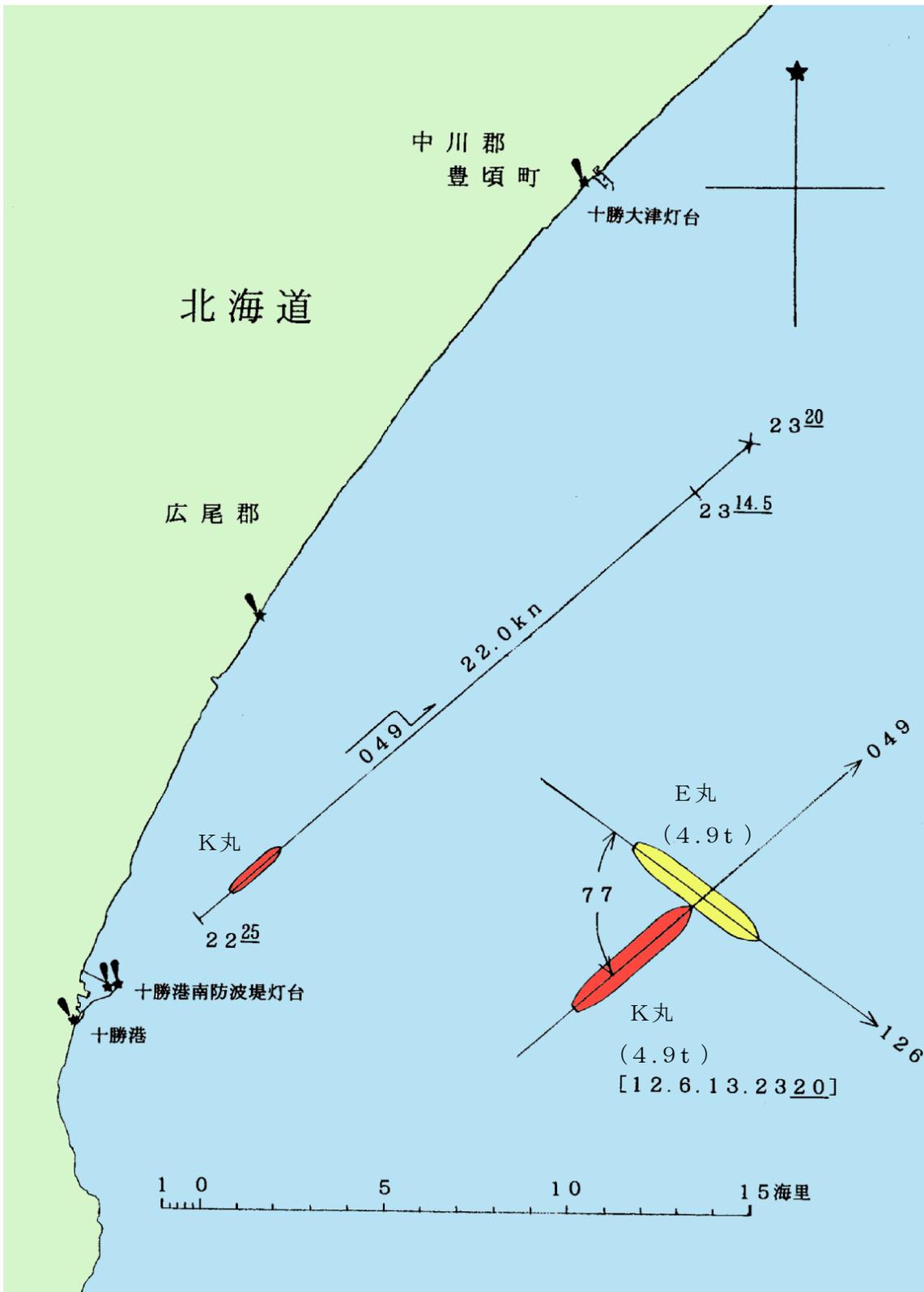
- ◎ 霧のため視界が制限された海域を航行する場合、霧中信号を行うとともに安全な速力としレーダーを活用した十分な見張りを行う

E丸側

- ◎ 霧のため視界が制限された海域で漂泊する場合、当直の維持に努めレーダーを活用した十分な見張りを行う

遊漁船業者として事故後にとった海難防止策

- ◎ その後は、厳重な見張りを行い、2度と同じような事故を起さないように心掛けている

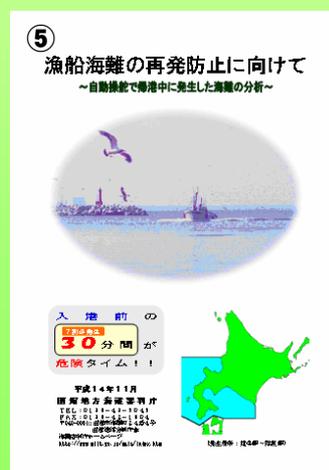
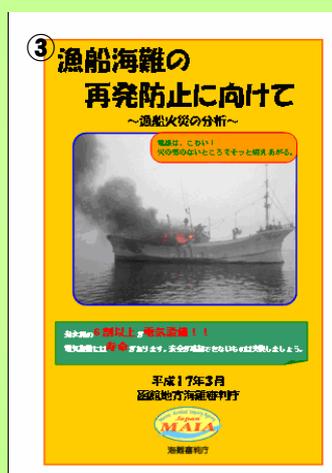


～函館発行の分析集～

下記①～⑤は、函館がこれまでに発行した分析集です。

当庁ホームページ（下記アドレス）よりダウンロードできますので、ぜひ海難防止にお役立て下さい。

- ① 漁船関連の衝突海難の分析
- ② 北海道における定置網乗り入れ海難の再発防止に向けて
- ③ 漁船火災の分析
- ④ 小型漁船（総トン数20トン未満）転覆海難の分析
- ⑤ 自動操舵で帰港中に発生した海難の分析



この分析集についてのお問い合わせなど

函館地方海難審判庁

〒040-0061

函館市海岸町 24-4 函館港湾合同庁舎

TEL 0138-43-5045

FAX 0138-42-1804

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

