

# 遊漁船・瀬渡船の海難



広島地方海難審判庁

# はじめに

遊漁船・瀬渡船は、釣客の娯楽等に供される船舶で、レジャーとして広く一般に浸透しています。

広島地方海難審判庁が管轄している海域には、数多くの好漁場があり、多くの釣客が訪れています。それらの漁場は、多くの船舶が航行したり、潮流が早く狭い海域であったり、障害物が多く存在する海域でもあったりします。また、釣客を上陸させる場所が主要な航路から離れ、航路標識などが整備されていない海域である場合が多いため、遊漁船や瀬渡船の船長のように周辺海域の状況を熟知している場合であっても、海難が発生して釣客や乗組員などに死傷者が出ております。

当審判庁において平成13年から同18年の6年間に裁決のあった遊漁船・瀬渡船関連海難26件について分析し、その再発防止に向けた提言を行うことにしました。

今回の分析と提言とにより、遊漁船業者等の海難に対する認識が深まり、今後の事故防止の一助になれば幸いです。

## <目次>

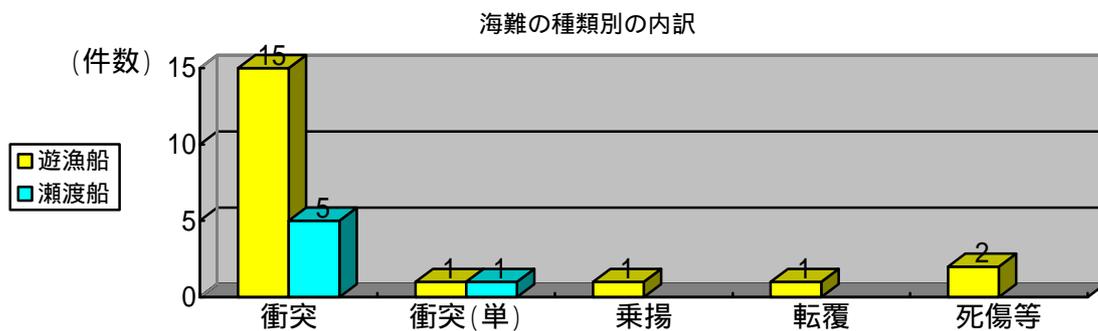
1	海難分析データ	... P 3	1 - 5	海難による死傷者と	... P 9
1 - 1	裁決から見る海難発生状況	... P 3		救命胴衣の着用状況について	~ P 10
1 - 2	衝突海難の原因	... P 4	2	まとめ	... P 11
1 - 3	衝突に至るまでの		3	海難防止に向けて(提言)	... P 12
	相手船の視認状況	... P 5			~ P 13
		~ P 6	4	参考事例	... P 14
1 - 4	音響信号の設備・使用状況	... P 7			~ P 15
		~ P 8			

# 1 海難分析データ

## 1 - 1 裁決から見る海難発生状況

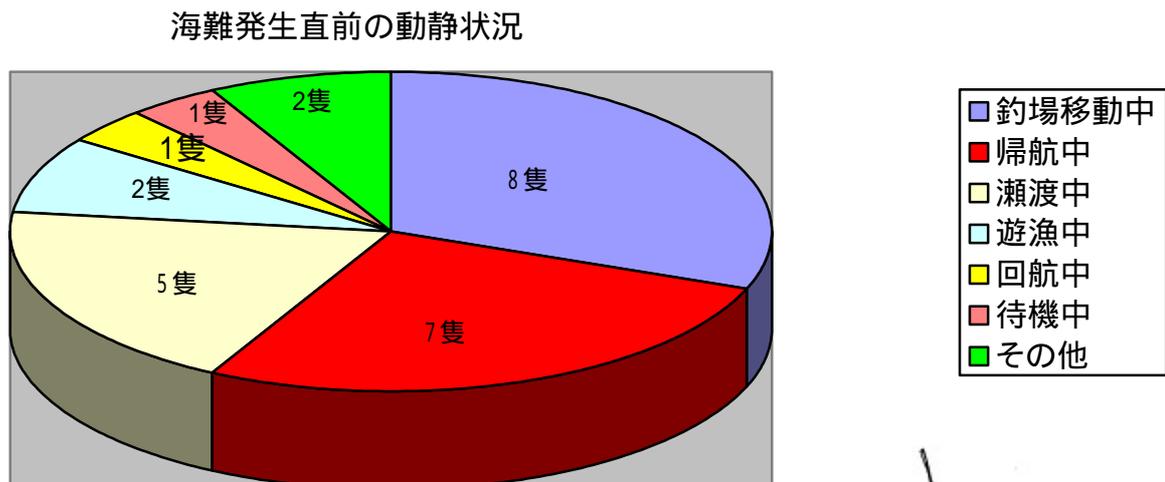
広島地方海難審判庁においては、平成13年から同18年までの6年間に、遊漁船・瀬渡船海難の裁決が26件(26隻)で、その内訳は遊漁船が20件(20隻)、瀬渡船が6件(6隻)となっています。

また、海難の種類別の内訳は以下のとおりで、衝突が20件と最も多く、全体の75%以上を占めています。



\* 衝突(単) ...防波堤などへの単独衝突の略

次に海難を起こした26隻の、海難発生直前における動静について調べた結果を次に示します。



「釣りをを行う」などのために機関を止めている時よりも、釣場移動中、帰航中などの動いている時の方が海難は多く発生しています。

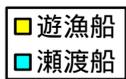


## 1 - 2 衝突海難の原因

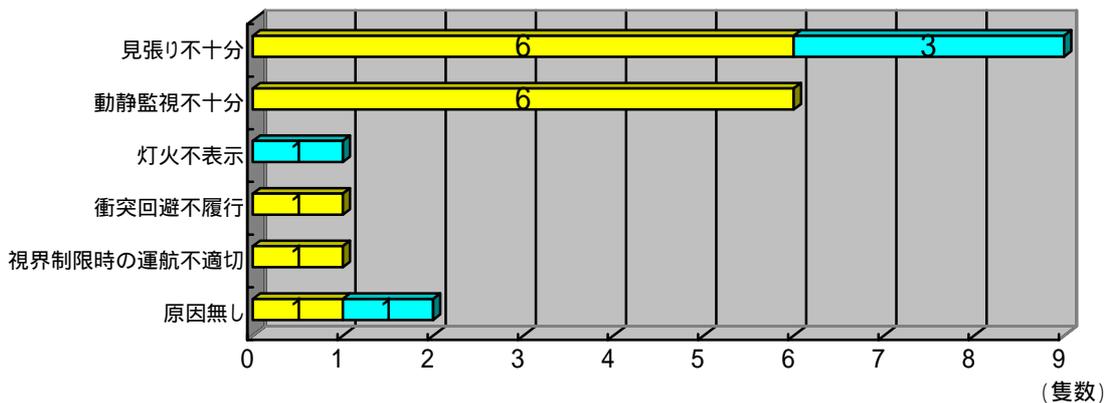


20件の衝突海難の原因について調べたものを、次に示します。

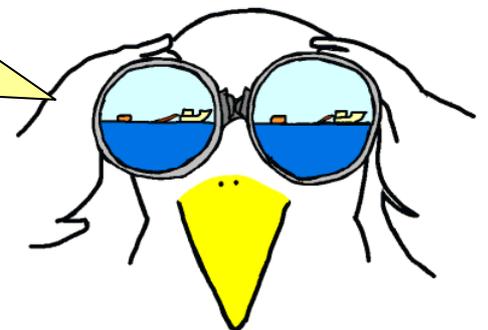
各海難原因を比較してみると、「見張り不十分」9隻、「動静監視不十分」6隻と圧倒的に多く、この二つで全体の75%を占めます。



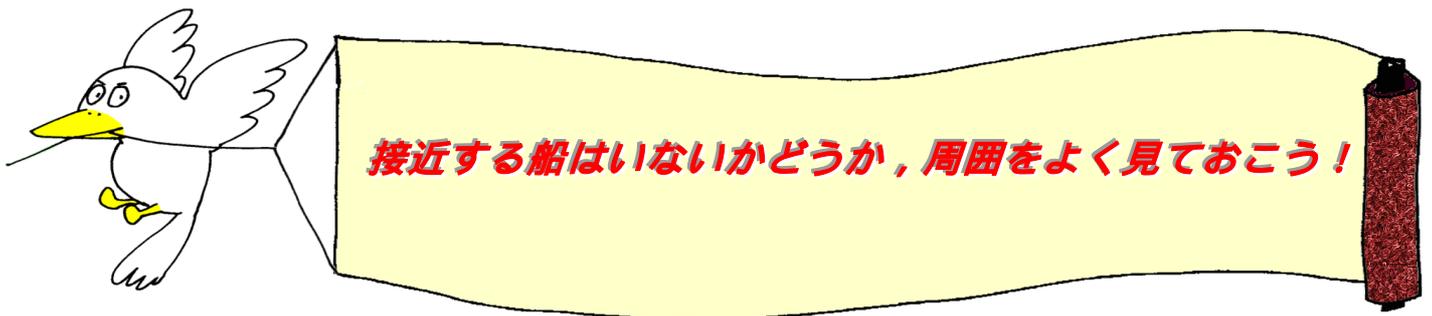
衝突海難(20件 20隻)



「周囲を一度見たが、相手船を見落とした」  
「自船に影響がないと思い、相手船から目を離した」  
などの状況から海難に繋がるケースが多くあります。



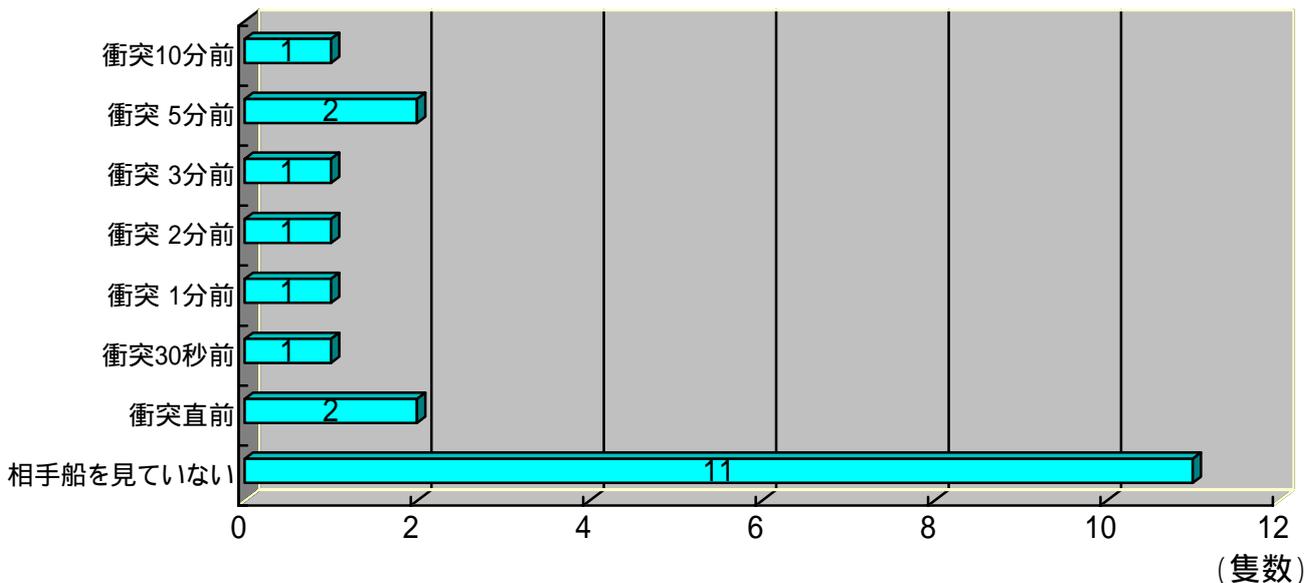
### 1 - 3 衝突に至るまでの相手船の視認状況



発生件数の多かった衝突海難について、船長や操船者が、相手船を衝突のどのくらい前から認識していたかをまとめたものを次に示します。

「衝突直前まで気付かなかった」、「相手船を見ていなかった」という船舶が20隻中13隻で、65%の船舶が衝突直前になって相手船に気付いたか、衝突するまで全く気付かないという状況が分かります。

衝突前の相手船初認状況



「衝突直前まで気付かなかった」、「相手船を見ていなかった」13隻の、その背景要因をまとめたものを次に示します。

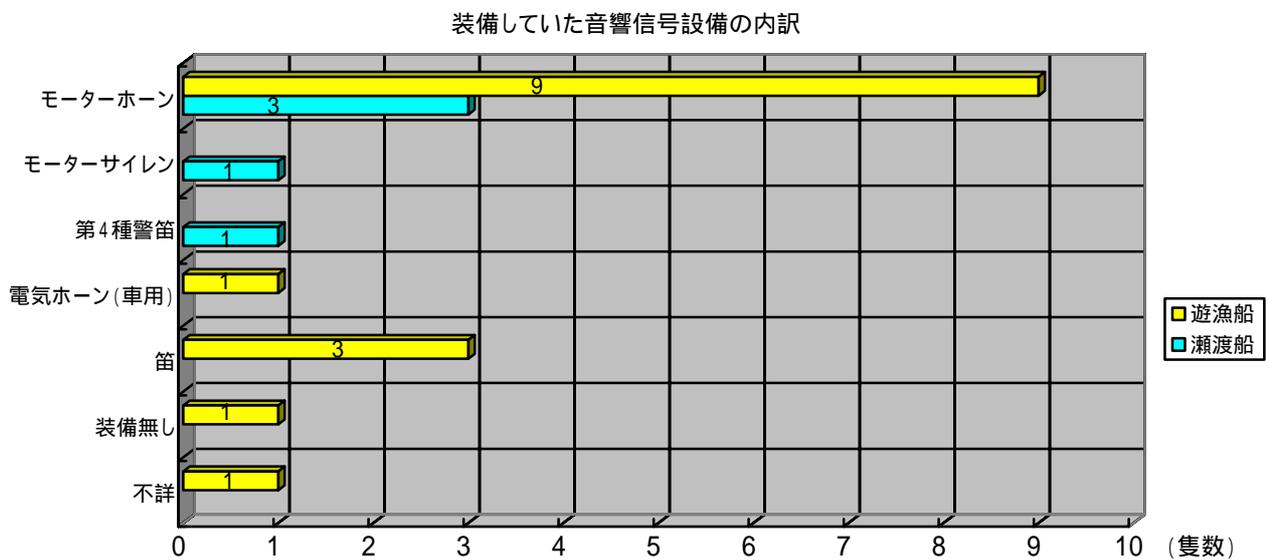
- ・ 釣客との会話に気を取られた。 (2隻)
- ・ 釣客の様子が気になっていた。 (2隻)
- ・ 特定の目標を注視していた。 (2隻)
- ・ 夜間、相手船が灯火を点けていなかった。 (2隻)
- ・ 機器の操作に気を奪われた。 (1隻)

- ・ 太陽の海面反射が眩しく，船首方向を見る  
ことが出来なかった。 ( 1 隻 )
- ・ 濃霧注意報が発表されていたため，航行中の  
船舶はいないと思っていた。 ( 1 隻 )
- ・ 船首の死角を補う見張りを行わなかった。 ( 1 隻 )
- ・ 船首が浮上し，前路の見通しが妨げられた。 ( 1 隻 )

## 1 - 4 音響信号の設備・使用状況



衝突海難を起こした船舶20隻の音響信号設備の装備状況を調べた結果を次に示します。

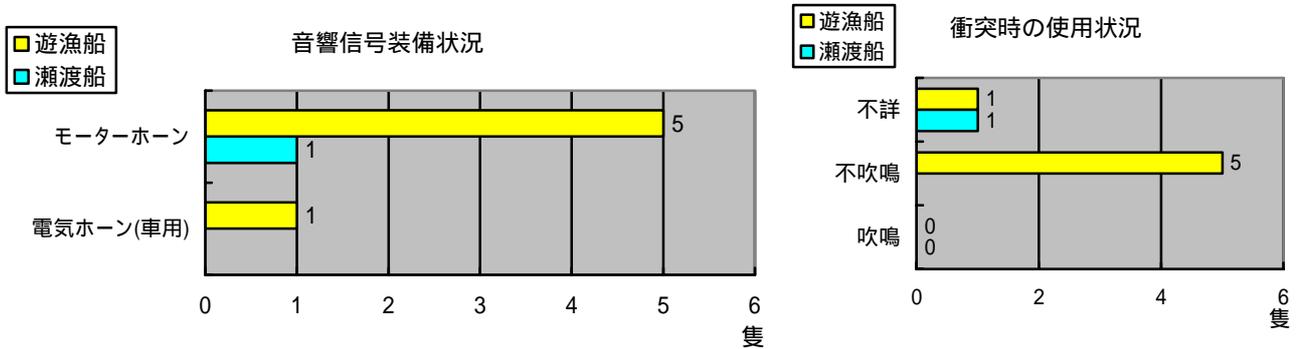


遊漁船・瀬渡船ともに、モーターホーンの装備隻数が多いことが分かります。

全体を見ても、笛まで含めると、90%の船舶が、相手船に自船の存在を知らせる手段を持っていたこととなります。

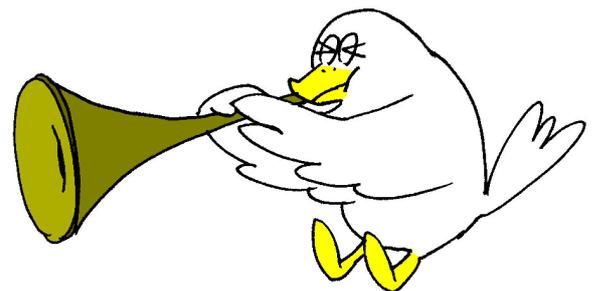
しかし、衝突した船舶20隻中13隻が、「衝突直前まで気付かなかった」もしくは「相手船を見ていなかった」という状況では、折角、音響信号設備を装備していたにもかかわらず、既に吹鳴する機会を失っていたこととなります。

次に、衝突30秒以上前に相手船に気付いた船舶7隻の音響信号装備状況と衝突前の使用状況をまとめたものを次に示します。



不吹鳴5件の背景要因としては、一度は相手船を視認したものの、無難に替わるものと判断したり、他船などの、別のことに注意が向けられたために、その後の動静監視が十分に行われず、相手船の接近に気付かなかつたりして、吹鳴していませんでした。

衝突前に、音響信号を吹鳴した事例は1件もありませんでした。有効に活用しましょう。



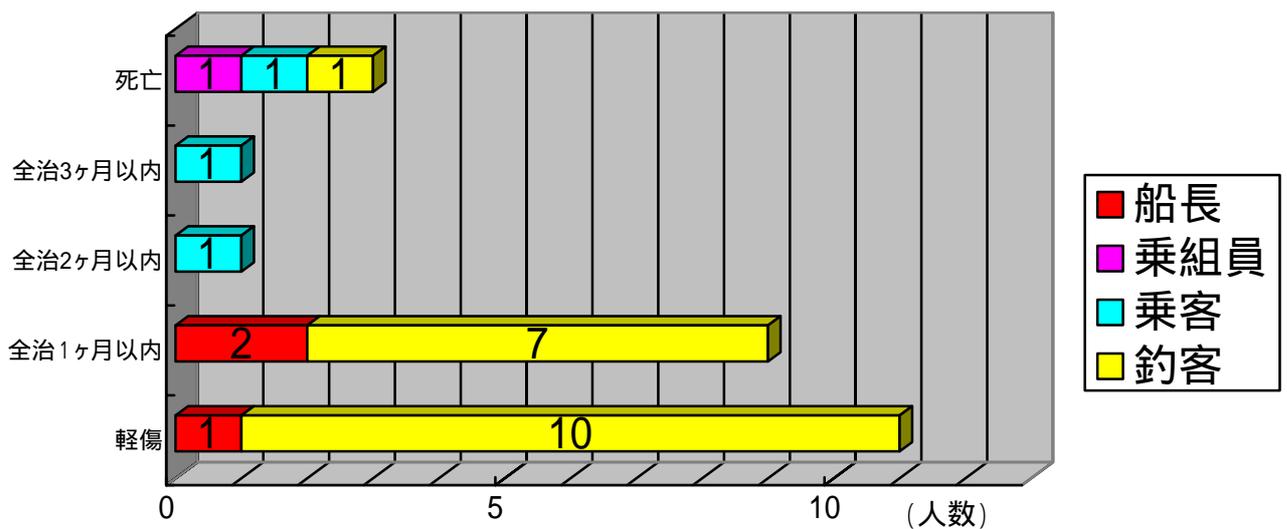
## 1 - 5 海難による死傷者と救命胴衣の着用状況について



今回調査した海難 26 件のうち，死傷者が生じた海難は 9 件で，死傷者は 25 人でした。

その内訳を示します。

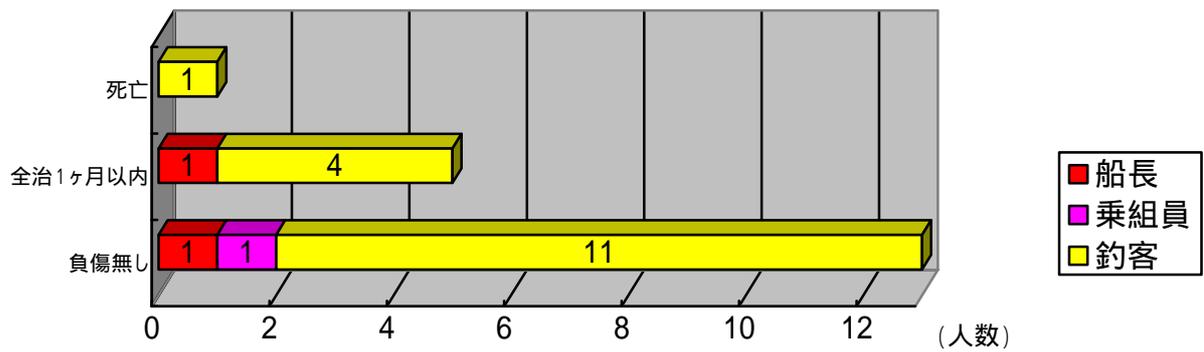
死傷者数とその内訳



遊漁船・瀬渡船に関する海難中，釣客等が海中に転落した船舶が 3 隻（衝突事件 2 隻，転覆事件 1 隻）ありました。

海中転落者の死傷状況を次に示します。

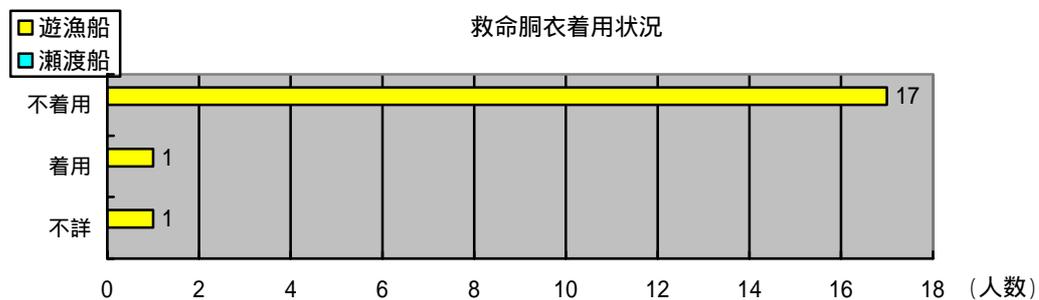
### 海中転落者の死傷状況



\* 死傷者の数は、「死傷者数とその内訳」のグラフの内数です。

\* 「負傷無し」欄については、負傷していなかったため、「死傷者数とその内訳」には含まれていません。

また、海中転落者19人の救命胴衣の着用状況を次に示します。



海中転落者のうち、救命胴衣を着用していた者は1人しかいませんでした。泳ぎに自信があったり、動きづらさを感じても、安全のため、救命胴衣を着用させましょう。

転落時の衝撃で意識を失ってしまい、亡くなった方もおります。



## 2 まとめ

遊漁船・瀬渡船は、釣客の娯楽等に供される船舶で、レジャーとして広く一般に浸透しています。

しかし、レジャーで乗船する釣客は、乗組員などに比べて海や船に関する知識が少ないので、突発的な事態への対応ができなかったり、遅れたりします。ひとたび海難が発生すれば、船舶の損害だけでなく、乗船者の人命に関わる被害が発生するおそれがあるため、船舶所有者及び船長などの遊漁船事業者は、釣客などに対する安全を最優先とした海難防止対策をとることが重要性を増します。

ここまで分析した結果をまとめると、

- 1 衝突海難が75%以上を占めていること
- 2 相手船を見ていない（見張り不十分）、一旦は相手船を認めても、その後の動静を見ていない（動静監視不十分）が衝突原因の75%を占めていること
- 3 音響信号設備を持っていた船舶が90%であるにもかかわらず、自船の存在を知らせるため使用した船舶がないこと
- 4 海中転落が発生した船舶中、釣客などに救命胴衣を着用させていた船舶はほとんどなかったこと

以上の4点が挙げられます。

船長が単独で乗り組んでいて、「釣客の対応に忙しく十分な見張りができない」などの事情はあると思いますが、レジャーに訪れる釣客の安全を守るためにも、より一層の海難防止対策の充実が求められています。

### 3 海難防止に向けて（提言）

今回の分析を踏まえて、下記の海難防止対策を図ることを提言します。

#### 1 一般的な海難防止策

- (1) 船長は、自ら必要な海事知識と技術を習得し、釣客の生命を預かるという意識を持ち、常に安全運航に努めること
- (2) 釣客に対して運航計画や安全運航上の注意事項について説明し、釣場の様子、往復の運航の状況、当日の気象状況などについても周知しておくこと
- (3) 釣客に救命胴衣を着用させることはもちろんのこと、救命胴衣の着用にあたっては、正しい着用方法について指導し、その着用状態を確認すること
- (4) 錨泊するときには形象物を表示すること
- (5) 定員を厳守すること

#### 2 衝突海難の防止策

##### (1) 航行中の注意

他船を見落とすことのないよう、周囲の見張りを十分に行うこと

夜間、他船の灯火やレーダー映像を認めたときには、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うこと

船首方に死角があるときは、死角内の船舶を見落とすことがないように、船首を振る、見張り位置を変えるなどして、死角を補う見張りを行うこと

釣客との会話に気をとられて見張りをおろそかにしないこと

接近する他船に対しては、音響信号を有効に活用して、自船の存在を知らせること

釣場移動中や帰航中に海難が多く発生しているため、特に注意して航行すること

釣場を移動中、周囲には多くの船舶が存在し、衝突のおそれがある見合い関係を回避しても、すぐに第三船との見合い関係が成立する可能性があるため、常に周囲の船舶の動静を監視すること

#### (2) 漂泊・錨泊して釣りをを行う際の注意

接近する他船を見落とすことがないように、周囲の見張りを十分に行うこと

接近する他船を視認したときには、衝突のおそれの有無を判断できるよう、その動静監視を十分に行うこと

必要に応じて音響信号を吹鳴すること

### 3 死傷等海難の防止策

(1) 航行中の安全を確保するために、釣客に対して必要な注意事項を十分に説明すること

(2) 乗船者には救命胴衣を着用させること

## 4 参考事例

### 事例 1

# 貨物船 A 丸 遊漁船 B 丸 衝突 山口県岩国港

発生日時：H16.10.3 11:45 気象：曇 北北東風 風力4 視程10km以上

A丸(199t)：乗組員4人 広島港 関門港  
一等航海士(船橋当直)：57歳 五級海技士(航海)免許 海上経験39年  
B丸(2.6t)：乗組員1人 釣客6人 岩国港内で錨泊して遊漁中  
船長：59歳 一級小型船舶操縦士免許 海上経験34年  
損傷等：B丸 船尾部破口により浸水  
衝突後、転覆のおそれがあったので救命胴衣を着用させたが、釣客1人が衝突の衝撃で頭部打撲により意識を失い、救命胴衣を着用させることができず、その後B丸が転覆し、釣り客1人が溺死した。

#### 海難原因：

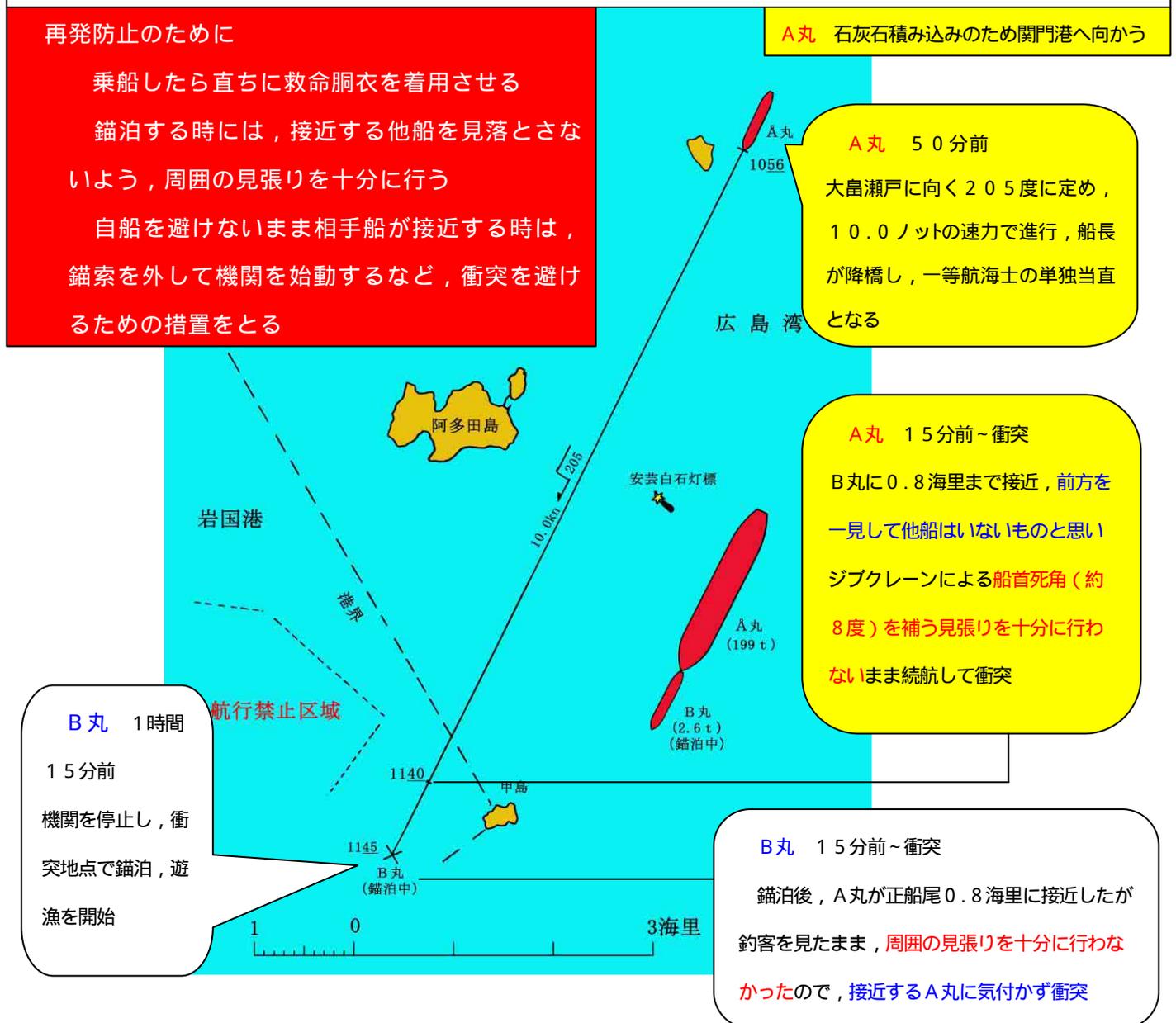
A丸...見張り不十分で、錨泊中のB丸を避けなかった。

B丸...衝突を避けるための措置を取らなかった。

#### 再発防止のために

乗船したら直ちに救命胴衣を着用させる  
錨泊する時には、接近する他船を見落とさないよう、周囲の見張りを十分に行う  
自船を避けないまま相手船が接近する時は、錨索を外して機関を始動するなど、衝突を避けるための措置をとる

A丸 石灰石積み込みのため関門港へ向かう



事例 2

瀬渡船 A 丸 浮消波堤衝突

島根県浦郷港

発生日時：H 1 4 . 6 . 8 2 0 : 4 2 気象：曇 北風 風力 5 上げ潮の初期 視程 1 0 km 以上

A 丸 ( 7 . 9 トン ) : 乗組員 2 人 釣客 7 人 島根県浦郷港 島根県来居港  
 船 長 : 6 9 歳 一級小型船舶操縦士免許 海上経験 4 9 年  
 損傷等 : A 丸 船首に破口  
 甲板員と釣客 1 人が死亡。船長と釣客 6 人が重軽傷を負う。

海難原因:

消波堤間の水路を航行する際の見張りが不十分で、右偏しながら消波堤に向首進行した。

3 分前

釣客 7 名を乗せ、浦郷港を発し、知夫里島  
 来居港に向かう

再発防止のために

夜間、浮消波堤のある港を出航するときには、浮消波堤の灯火を見るなどして、前路の見張りを十分に行ないながら、水路の中央を安全に航過できるよう航行する



1 分前

東浮消波堤と西浮消波堤との間の  
 水路中央に向くよう右舵を取り、  
 1 5 3 度となったので、舵輪を中  
 央に戻し、1 6 . 0 ノットとした  
 まま港外に向けた

船長は舵輪を中央に戻したが、右舵が少し残っていたため、予定針路から徐々に右偏を始めた、しかし船長は、舵角指示器を見ないまま、甲板員と雑談し、前路の見張りを十分に行わなかった。

1 分前 ~ 衝突

船長は、間近に迫った 西浮消波堤を初めて認め、左舵一杯を取ったが 衝突した

その後も A 丸は右偏を続けたが、船長は依然**前路の見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、西浮消波堤に衝突のおそれがある 態勢で接近した



**海難審判庁**  
Marine Accident Inquiry Agency

## 広島地方海難審判庁

〒734 - 0011

広島市南区宇品海岸三丁目10番17号  
広島港湾合同庁舎4階

TEL 082 - 251 - 4604

FAX 082 - 255 - 4941

海難審判庁ホームページはこちらです  
<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>