

遊漁船海難の分析



平成20年1月

神戸地方海難審判庁

神戸地方海難審判理事所

はじめに

近年，海洋性レクリエーションの普及に伴い，船釣りや磯釣りなどの遊漁は最も身近なものとして人気が高く，遊漁船の果たす役割も大きくなっています。

一方，遊漁船が関係し人命にかかわる海難が後を絶たない状況にあり，釣客を乗せる遊漁船には，安全に対するより高い意識の高揚が求められています。

平成 15 年 4 月に「遊漁船業の適正化に関する法律」が改正され，遊漁船業を営むためには都道府県知事への登録が必要となり，今年は最初の 5 年ごとの更新時期を迎えます。

そこで，神戸地方海難審判庁・同理事所では，当管轄区域で発生した遊漁船・瀬渡船が関係した海難の傾向，実態を明らかにして同種海難を防止するための提言をまとめた「遊漁船海難の分析」を作成しました。

これにより，遊漁船業関係者の安全に対する理解が深められ，再発防止へのメッセージになれば幸いです。



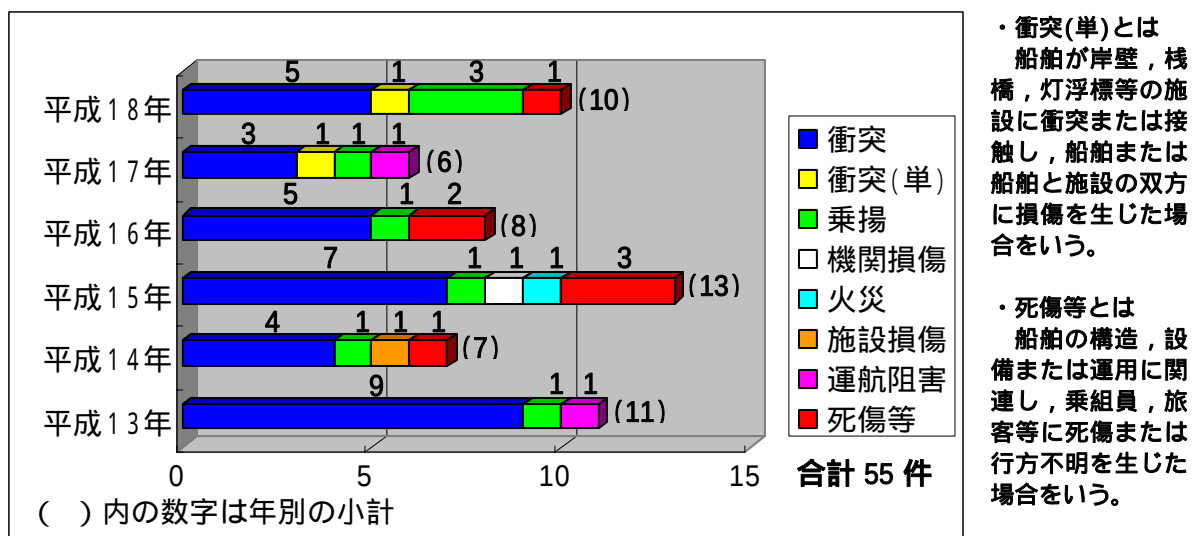
目 次

	ページ
1 海難の発生状況	2
(1) 年別発生件数	2
(2) 海難発生海域	2
(3) 死傷者の発生状況	3
2 裁決の状況	4
(1) 年別裁決件数	4
(2) 海難種類別件数	4
(3) 衝突海難の原因	4
(4) 衝突海難の形態	5
(5) 錨泊・漂泊中の船舶との衝突	5
(6) 乗揚海難	7
(7) 死傷等海難	7
3 裁決事例	8
(1) 衝突海難	8
(見張り不十分で遊漁船同士が衝突した事例)	
(2) 乗揚海難	9
(船位不確認で遊漁船が消波ブロックに乗り揚げた事例)	
(3) 釣客負傷海難	10
(船体動揺によって遊漁船の釣客が負傷した事例)	
4 まとめ	11



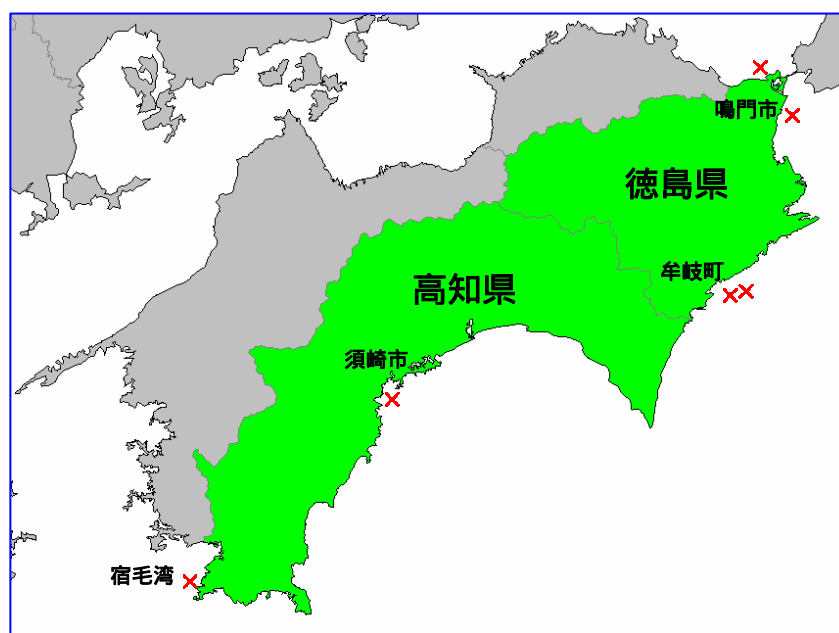
1 海難の発生状況

(1) 年別発生件数

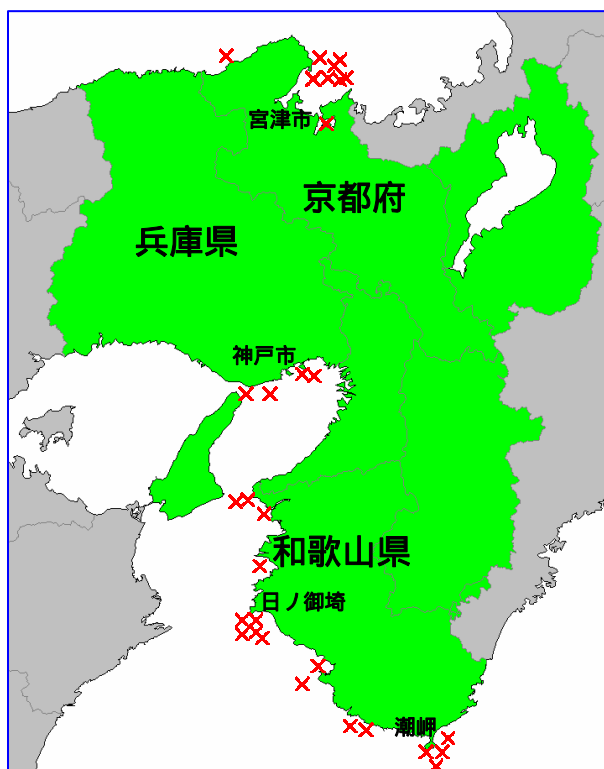


平成13年から18年に遊漁船が関連した海難は55件発生しております。
 これらを海難種類別に見ると衝突が33件(60%)を占めており、次いで乗揚が8件(14%)、死傷等が7件(13%)となっています。
 (遊漁船の数には瀬渡船の数も含む。)

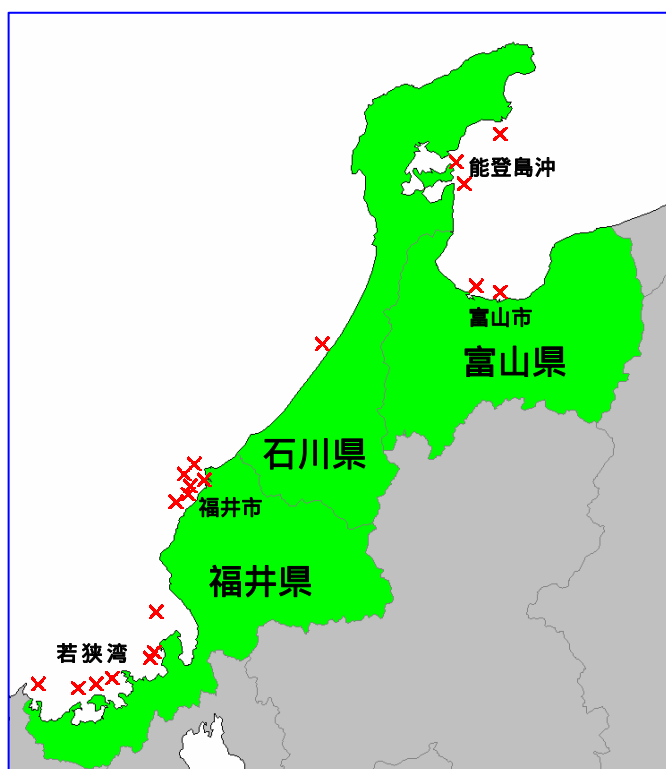
(2) 海難発生海域



徳島県では、鳴門市沖(2件)、海部郡牟岐町沖(2件)、
 高知県では、須崎市沖(1件)、宿毛湾(1件)で発生しています。

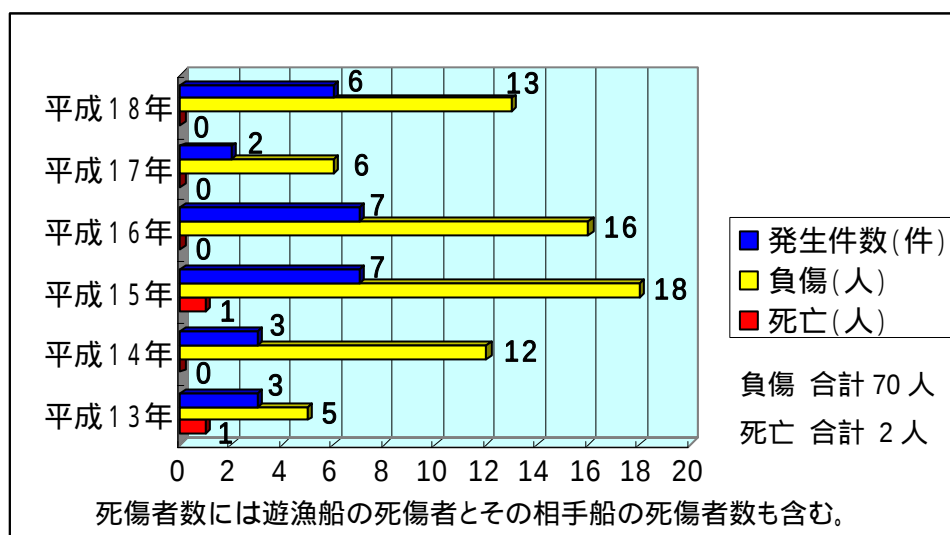


京都府では、宮津市沖(7 件)、兵庫県では、神戸市沖(4 件)、和歌山県では、日ノ御埼沖(5 件)、潮岬沖(4 件)で多く発生しています。



福井県では、福井市沖(6 件)、若狭湾(6 件)、石川県では、能登島沖(3 件)で多く、富山県では、富山市沖(2 件)で発生しています。

(3) 死傷者の発生状況



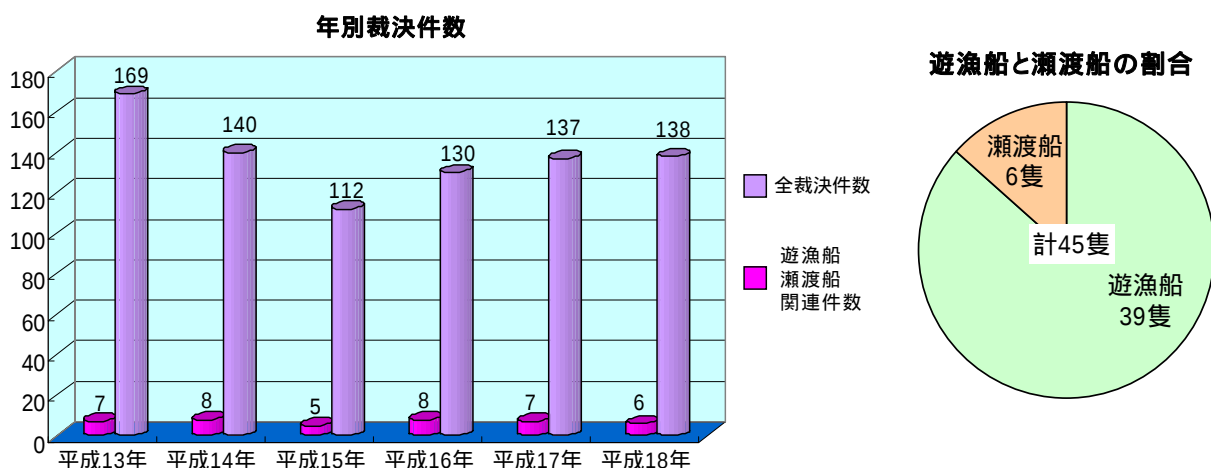
55 件中、死傷者が発生したものは、28 件で 70 人が負傷、2 人が死亡しています。また、その件数は毎年 2 ないし 7 件と少ないものの、乗船者が多い遊漁船やその相手船との海難が起こると多数の死傷者が出ています。

海難種類別に見ると、72 人中、衝突が負傷 29 人死亡 1 人、乗揚げが負傷 19 人、死傷等が負傷 6 人死亡 1 人などとなっており、船体への損傷が大きい衝突・乗揚げ海難ほど死傷者の割合が高くなっています。

2 裁決の状況

(1) 年別裁決件数

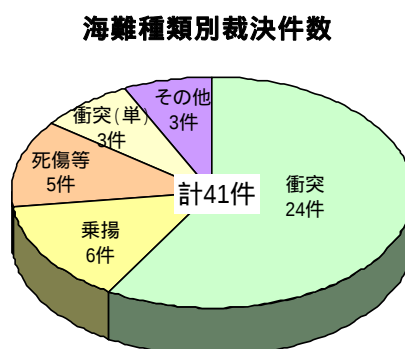
当庁において、平成 13 年から 18 年に言い渡した裁決 826 件中、営業中の遊漁船が関連した海難は 41 件 45 隻（遊漁船同士の衝突 4 件）で、各年 5 件から 8 件となっています。



(2) 海難種類別件数

衝突海難が 6 割を占める

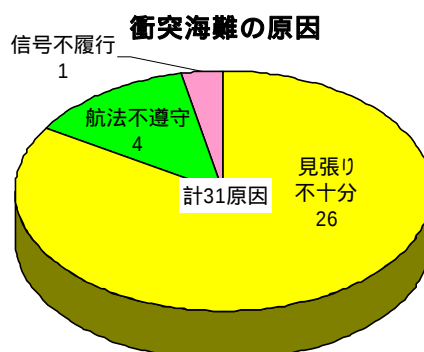
海難種類別に見ると、衝突が 24 件で 59% を占めており、次いで乗揚 6 件（15%）、死傷等 5 件（12%）、衝突（単）3 件（7%）などとなっています。



(3) 衝突海難の原因

衝突原因のほとんどが見張り不十分

衝突海難は、昼間 22 件、夜間 2 件発生しており、原因を見ると、原因ありとされた 27 隻中、見張り不十分が 26 原因で、次いで航法不遵守 4 原因、信号不履行 1 原因となっています。



見張り不十分とされた 26 隻中，衝突直前まで相手船を認めていなかったものが 25 隻，相手船を認めたものの，その後，動静監視が十分でなかったものが 1 隻となっています。

見張り不十分となった要因は，周囲をいちべつしただけで船はいないと思ったものが 14 と最も多く，次いで他の船や物に気を取られたものが 11（船 7，陸上の目標物など 4），相手船が死角に入って見落としたものが 9（船首浮上による死角 6，構造物による死角 2，釣客による死角 1），釣客の対応に気を取られたものが 3 となっています。

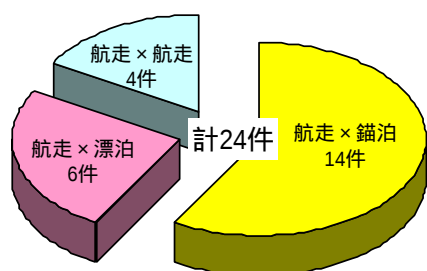
見張り不十分の要因	
船はいないと思った	14
他の船に気を取られた	7
他の物に気を取られた	4
船首浮上による死角	6
構造物による死角	2
釣客による死角	1
釣客の対応に気を取られた	3
要因合計（重複あり）	37

(4) 衝突海難の形態

錨泊・漂泊中の船に衝突したものが 8 割を超える

24 件の衝突海難を形態別に見ると，航走中の船が錨泊中の船に衝突したものが 14 件，航走中の船が漂泊中の船に衝突したものが 6 件，航走中の船同士の衝突が 4 件となっています。

衝突海難の形態

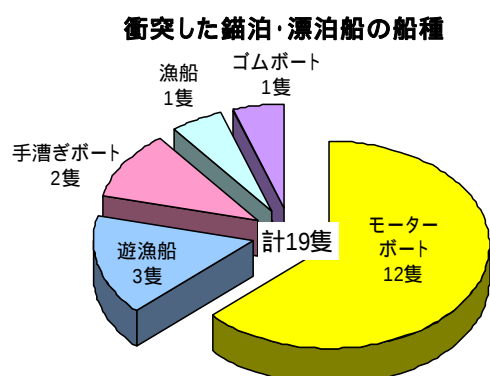


航走 × 錨泊	14件
うち航走中の遊漁船と錨泊中の遊漁船との衝突2件	
航走 × 漂泊	6件
うち航走中の遊漁船と漂泊中の遊漁船との衝突1件	
航走 × 航走	4件
うち航走中の遊漁船と航走中の遊漁船との衝突1件	

(5) 錨泊・漂泊中の船舶との衝突

小型の錨泊・漂泊船を見落としている

航走中の遊漁船が錨泊・漂泊中の船に衝突した海難は 19 件で，衝突した相手船は，モーターボート 12 隻，遊漁船 3 隻，手漕ぎボート 2 隻などとなっており，これらは，長さ 2.4 メートルから 12 メートルの小型船で，平均 6.5 メートルでした。



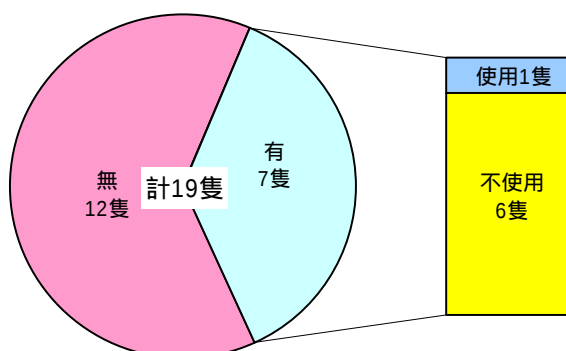
錨泊・漂泊船との衝突で見張り不十分とされた要因は、周囲をいちべつしただけで船はいないと思ったものが 12 と最も多く、次いで相手船が死角に入っ
て見落としたものが 9（船首浮上による死角 6、構造物による死角 2、釣客による死角 1）、
他の船や物に気を取られたものが 7（船 5、
陸上の目標物など 2）、釣客の対応に気を取
られたものが 1 となっています。

見張り不十分の要因	
船はいないと思った	12
船首浮上による死角	6
構造物による死角	2
釣客による死角	1
他の船に気を取られた	5
他の物に気を取られた	2
釣客の対応に気を取られた	1
要因合計（重複あり）	29

レーダーを装備しながら使用していない船が多い

錨泊・漂泊船に衝突した遊漁船 19 隻のレーダー装備の状況を見ると、7 隻が
レーダーを装備しており、そのうち使用していない船が 6 隻ありました。

レーダーの有無及び使用状況



当時の気象・海象を見ると、ほとんどが晴で、風力は 1 から 3 で、視界良好
のときに発生しています。

ほとんどが見通しの良い状況で発生していますが、発生時の太陽の高さ、方
角と船首方向との関係から、海面反射が見張りに影響したと思われるような事
例は 3 件ありました。

他船が自船に気付いていないときがある

錨泊・漂泊中に衝突された遊漁船の船長が、接近する他船を認めたものの、
釣果を聞きに来るものと思って、注意喚起信号を吹鳴せず、至近に接近するま
で衝突を避ける措置を取らなかったものも見受けられます。

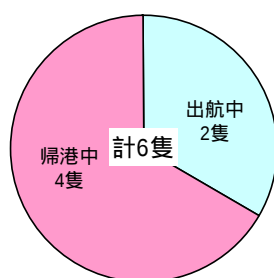
(6) 乗揚海難

夜間，船位の確認をしなかったことによって発生

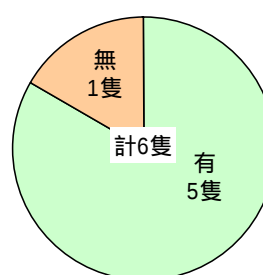
乗揚海難 6 件は，いずれも夜間に発生しており，帰港中のものが多く，その原因を見ると，全てが船位不確認となっており，慣れた海域であることからレーダーやGPSプロッターを装備していても使用せず，他の物や作業に気を取られて浅瀬などに気付かないまま乗り揚げています。

原因	要因
船位不確認	いつもより少し早めの転針をした
	船首目標としていた灯火が街の明かりに紛れていた
	友人の船の灯火を探すことに気を取られた
	落とした煙草の火を消すことに気を取られた
	僚船と釣果に関する情報交換に気を取られた
	にわか雨による視界制限状態で視界の回復を待たなかった

船舶の動静



レーダー又はGPSの有無

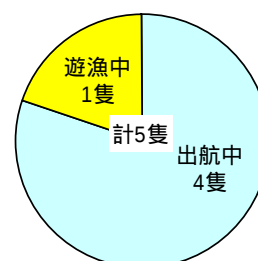


(7) 死傷等海難

釣客の安全に対する配慮が不十分

死傷等海難 5 件の原因は，出航中，釣客に対する安全配慮が不十分であったものが多く，うち 3 件は波浪によって船体が上下動したことにより釣客が跳ね上げられて負傷しており，波高 1.5 ないし 2 メートルで発生しています。

船舶の動静



原因	事件の概要
釣客の安全に対する配慮不十分	ピッチングによる船首部の上下動で跳ね上げられた釣客が甲板に激突
	船首部の上下動で跳ね上げられた釣客が甲板に落下
	船首部の上下動で跳ね上げられた釣客同士が激突
素潜り漁操業水域で転針方向に対する見張り不十分	別の潜水者に気を取られ，潜水者の浮きに気付かず接触した
揚錨機の操作不適切	錨の揚収中，錨が巻き取りドラムを乗り越えて落下し釣客に接触

3 裁決事例

見張り不十分で遊漁船同士が衝突した事例

海難の概要

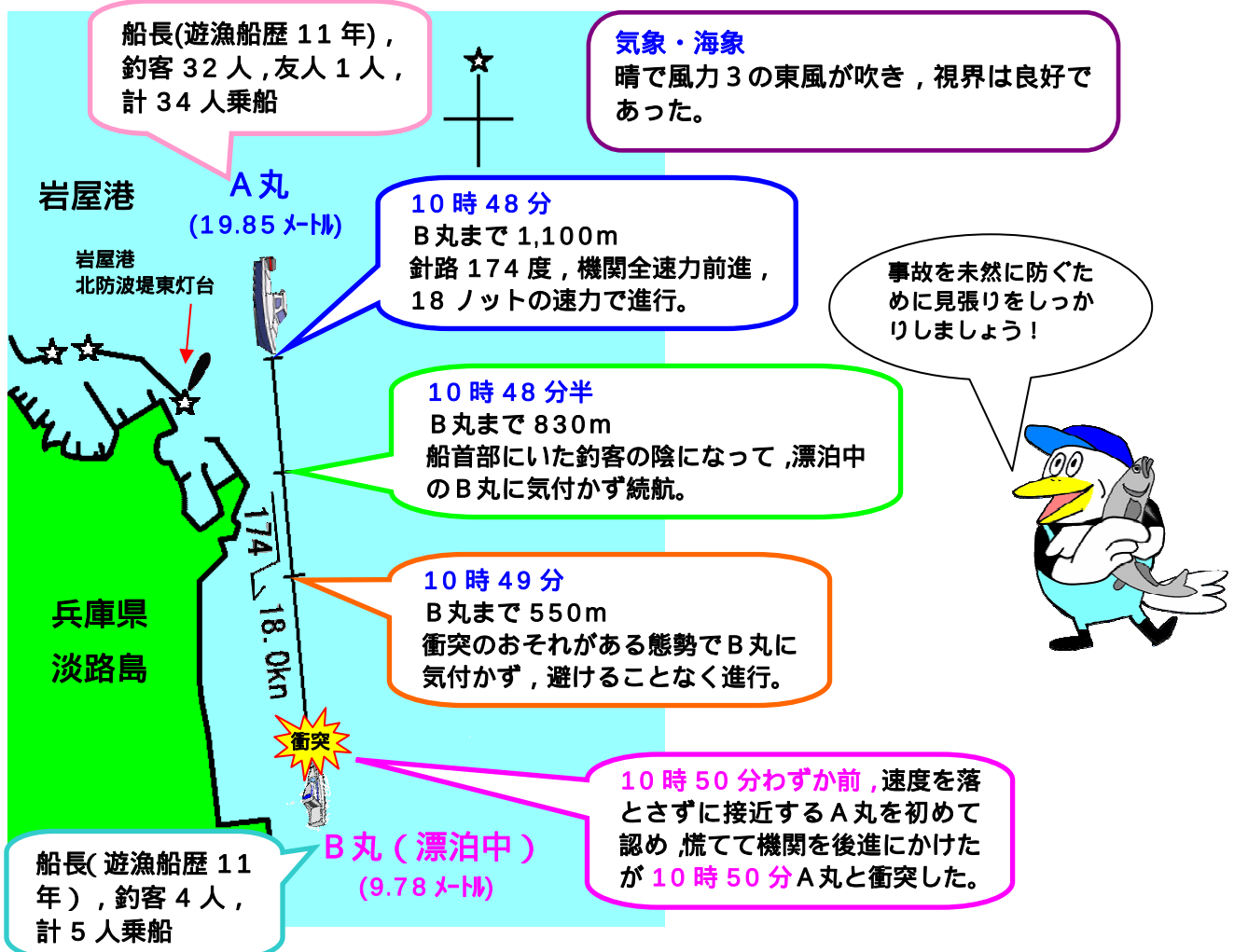
淡路島北東岸において、航行中のA丸の右舷船首部が、漂泊中のB丸の右舷船首部に平行に衝突した。

B丸損傷写真

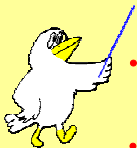


A丸—右舷船首部に擦過傷

B丸—右舷船首部が圧壊、船長が左第7肋骨線状骨折、釣客1人が頭部外傷及び頸椎捻挫



- ・船首に釣客などがいて死角ができる場合には、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行いましょう。
- ・漂泊中や錨泊中の船舶は、相手船から見落とされやすいので、周囲に気をつけて見張りを行いましょう。
- ・接近してくる船舶に対しては、汽笛や簡易ホーンなどを鳴らして注意喚起信号を行い、衝突を避ける措置をとりましょう。

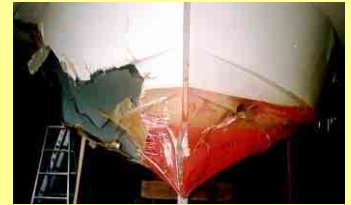


船位不確認で遊漁船が消波ブロックに乗り揚げた事例

海難の概要

福井県福井港において、激しいわか雨による視界不良の中、航行中のA丸が、消波ブロックに乗り揚げた。

A丸損傷写真



A丸—船首部右舷側船底に破口、船倉等に浸水、船長及び釣客2人が顔面挫創

20時20分わずか前

船首方に福井石油備蓄基地の灯火を視認したが、どうすることもできず、20時20分消波ブロックに乗り揚げた。

20時15分

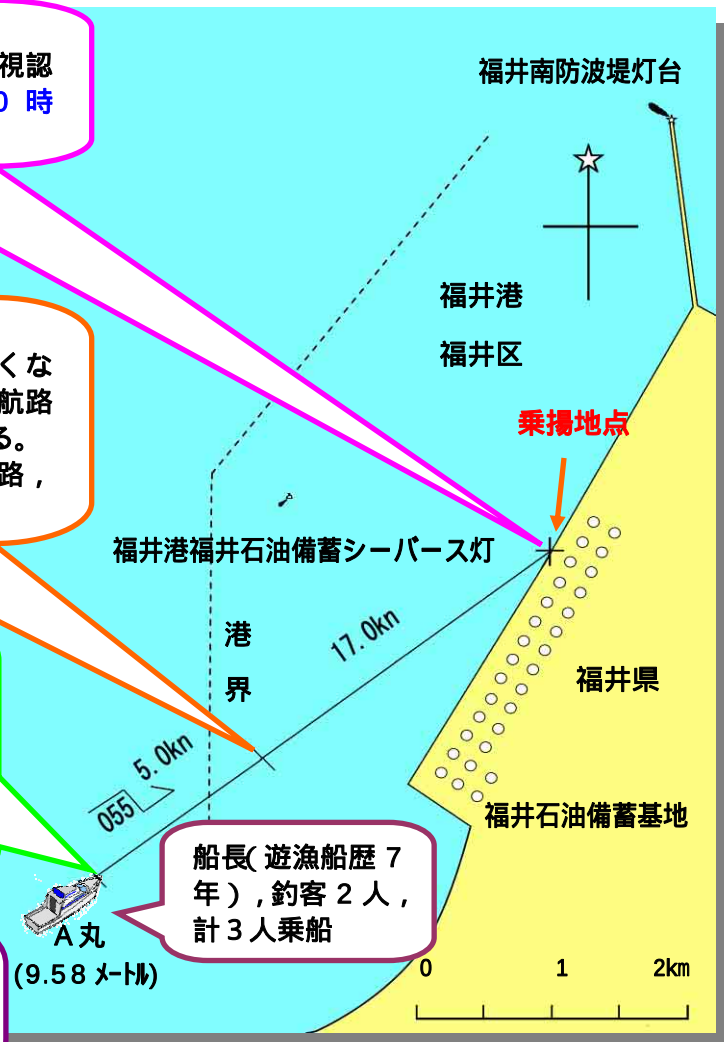
激しいわか雨で視界がさらに悪くなり、福井石油備蓄基地の灯火や他の航路標識の灯光が視認できない状況になる。視界の回復を待つことなく、同一針路、17ノットの速力に増速し進行。

20時05分

雨で視界が悪くなったが、付近の水路状況を把握していたので、多数の灯火が設置されている福井石油備蓄基地へ向かう。針路055度、5ノットの速力で進行。

気象・海象

激しいわか雨で風力4の東風が吹き、視程は約30メートルだった。



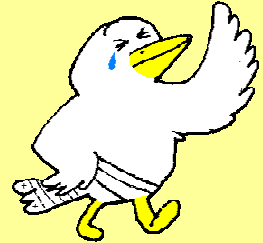
- ・視界が悪いときは、レーダーやGPSプロッターなどの機器を使用して船位の確認を行いましょう。
- ・船位の確認がむずかしいときは減速したり、視界の回復を待ってから航行するようにしましょう。

船体動揺によって遊漁船の釣客が負傷した事例

海難の概要

冬場の丹後半島東方沖において、釣場に向け航行中のA丸が、うねりのため船首部が上下動し、釣客が腰掛けていたクーラーボックスから落ちて甲板に臀部を強打した。

A丸—釣客1人が第5腰椎圧迫骨折及び頸部捻挫



気象・海象

曇で風力4の西風が吹き、北北東方から波高1.5から2メートルのうねりがあった。

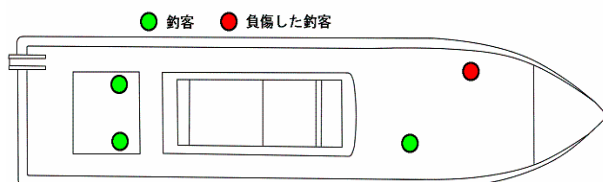
07時40分

ひととき高い波を受けて船首部が大きく上下動したとき、船首部甲板上的クーラーボックスに腰掛けていた釣客が、跳ね上げられ、甲板に臀部を強打した。

07時35分

17ノットの速力で北上を始めたころ、海面状態が急変し、船首方から波高1メートルのうねりを受けて船首部が上下動を繰り返すようになった。

船長はこれぐらいの船体動揺では大事にならないと思い、減速せず、釣客を客室に移動させるなどの安全措置を取らなかった。

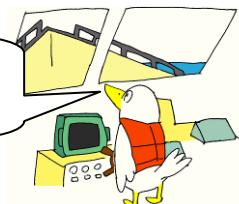


- ・この程度の上下動なら大丈夫、大事にならないなどの思いこみは禁物！
- ・海面状態が急変し、うねりのため船首部が上下動するようになったら減速し、釣客を客室に移動させるなど釣客に対する安全措置をとりましょう。

釣客を乗せる遊漁船を運航するうえで、大切なことをまとめましたので、これを忘れず細心の注意を払って安全運航に努めましょう。

十分な見張りを！

前が見えにくいなー。左右に船首を振らなきゃ！



○ 船首浮上や構造物等によって死角がしやすい！

→ 船首を左右に振る，見張り位置を変えるなどして死角を補う見張りを行いましょう。

○ 錨泊・漂泊している小型船は非常に見つけにくい！

→ 周囲に船舶がいるかもしれないという気持ちで周囲の見張りを十分に行いましょう。接近してくる船舶に対しては，汽笛や簡易ホーンなどを鳴らして注意喚起を行い，衝突を避ける措置をとりましょう。



○ 天気が良くてもレーダーなどの有効活用を！

→ 天気の良い日でも，小型船は波間に入ると見えにくいので，レーダーや双眼鏡などを有効活用して，周囲の船舶を見逃さないようにしましょう。

気象・海象情報は最新のものを！

○ 気象・海象情報の収集は忘れずに！

→ 出航前には，最新の気象・海象情報を収集しましょう。

○ 操業中も素早い判断を！

→ 操業中も，天候悪化が予想される場合は，早めに帰航するなど，素早い判断で事故を未然に防ぎましょう。

○ 出港中止基準及び運航中止基準は必ず遵守！

→ 出港中止基準及び運航中止基準を遵守して，無理な運航はせず，安全確保に努めましょう。

気象・海象は要チェック！



釣客の安全が一番！

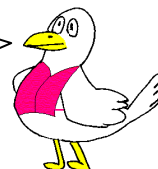
○ 釣客の安全確保をすること！

→ 定員を遵守し，バランスよく乗船，手荷物の置き場所に注意しましょう。また船体の上下動，横揺れにも注意しましょう。

○ ライフジャケットは必ず着用！

→ 釣客が乗船したら全員，必ずライフジャケットを着用させましょう。12歳未満の子供には着用義務があります。

ライフジャケットは船に乗ったら必ず着用！



過去の神戸発行分析集



これまでに発行した分析集です。

「水上オートバイ海難のまとめ」

「鳴門海峡の海難」

「明石海峡の海難」

「近畿の漁法と安全運航」

「ライフジャケット着用に向けて」

これらはホームページからダウンロードできます。



主要な海難事故の裁決速報やテーマに応じた海難事例の紹介を行い、隔月で発行しています。

メール配信により、みなさまにお届けします。（**無料**です。）

配信のお申し込みは、海難審判庁ホームページから行うことができます。

神戸地方海難審判庁

〒650-0042 神戸市中央区波止場町1番1号
神戸第2地方合同庁舎10階

☎ 078-331-6371

Fax 078-392-1649

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

E-mail : kobe-k58wt@kbm.mlit.go.jp

神戸地方海難審判事務所

〒650-0042 神戸市中央区波止場町1番1号
神戸第2地方合同庁舎10階

☎ 078-331-7258

Fax 078-392-1649

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

E-mail : kobe-k58wt@kbm.mlit.go.jp



神戸第2地方合同庁舎