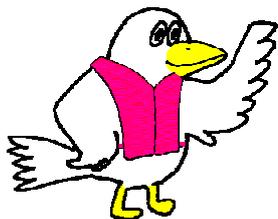


# 遊漁船・瀬渡船海難の分析



お客さんに安全な釣りを楽しませることが  
遊漁船の使命です。今日も安全運航で！

平成20年1月  
門司地方海難審判庁



## はじめに

門司地方海難審判庁が管轄する九州西方を除く九州沿岸は、我が国と大陸を結ぶ海の玄関口として、外国貨物船や内航貨物船等が多数往来する海域であり、また、好漁場が存在するので、漁船・遊漁船等が活発に活動する場ともなっており、これらの船舶が関係する海難も多く発生しています。

門司地方海難審判庁では、これまでに漁船海難について過去3回の分析を行ってきましたが、今回は、平成13年1月から同18年12月までの6年間に言い渡した判決のうち、遊漁船・瀬渡船が関係する44件(47隻)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、遊漁船業者及び関係者の海難に対する認識が深まり、同種海難の再発防止に寄与できれば幸いです。

## もくじ

第1	海難発生件数及び海域	1～2
第2	遊漁船海難の発生状況	2～6
1.	海難の種類	2～3
2.	遊漁船47隻の動静	3
3.	死傷者の発生状況	3
4.	救命胴衣の着用状況	4
5.	汽笛の有無、種類及び使用状況	4
6.	航行中の速力	5
7.	衝突海難(33件)の運航形態	6
8.	死角の有無	6
第3	遊漁船海難の原因	7～9
1.	衝突海難の原因	7～9
2.	防波堤衝突・乗揚海難の原因	9
第4	判決事例	10～12
第5	まとめ及び提言	13

## 第1 海難発生件数及び海域

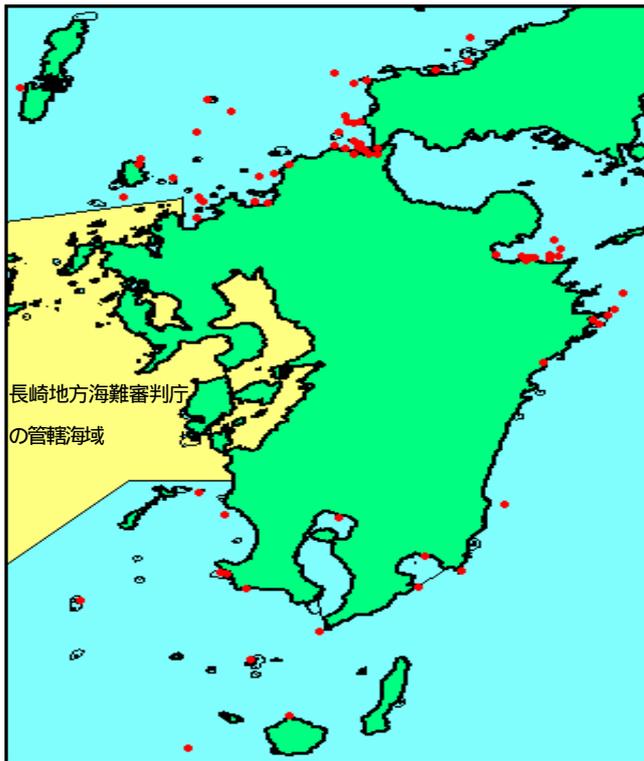
判決の分析に入る前に、まず平成13年1月1日から平成18年12月31日までに発生した遊漁船・瀬渡船海難の年別・種類別発生件数について見てみましょう。総発生件数は73件で、詳細は次表のとおりでした。

以後は瀬渡船を含めて「遊漁船」と言い、瀬渡船関連海難も「遊漁船海難」に含めます。

(件数)

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	合計
衝突	12	7	7	7	4	5	42
衝突(単独)	1	3	0	0	0	0	4
乗揚	1	1	3	1	1	1	8
遭難	0	0	0	0	1	1	2
転覆	0	0	1	1	0	0	2
機関損傷	0	1	0	0	1	0	2
死傷	2	2	0	0	4	0	8
運航阻害	0	1	0	2	1	0	4
行方不明	1	0	0	0	0	0	1
合計	17	15	11	11	12	7	73

次に、海難発生海域について見てみましょう。九州周辺（九州西方を除く）で発生した遊漁船海難について、発生場所を表示すると次図のとおりでした。九州北岸から山口県西岸では39件、大分県東岸では20件、鹿児島県南岸では14件発生しています。



## 第2 遊漁船海難の発生状況

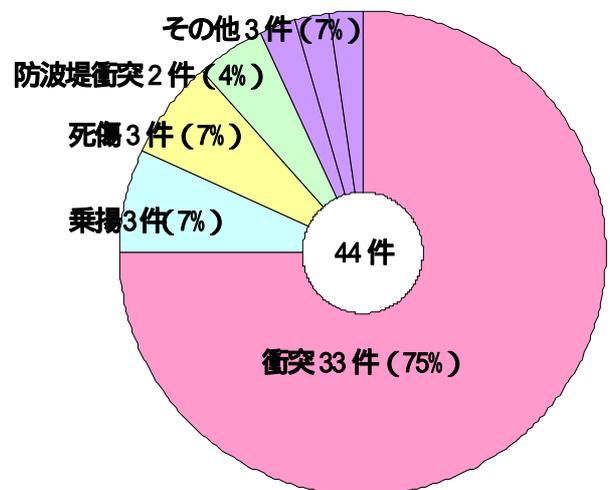
### 1 海難の種類

衝突海難が7.5割を占めている！

ここからは、平成13年1月から平成18年12月までに判決のあった遊漁船海難について分析を行います。

遊漁船海難の判決総件数は**44件**で、関係した遊漁船の隻数は**47隻**であり、その内訳は衝突33件、乗揚3件、死傷3件、防波堤衝突2件、その他（遭難、転覆、運航阻害）3件でした。

衝突海難の占める割合が圧倒的に多いことがわかります。



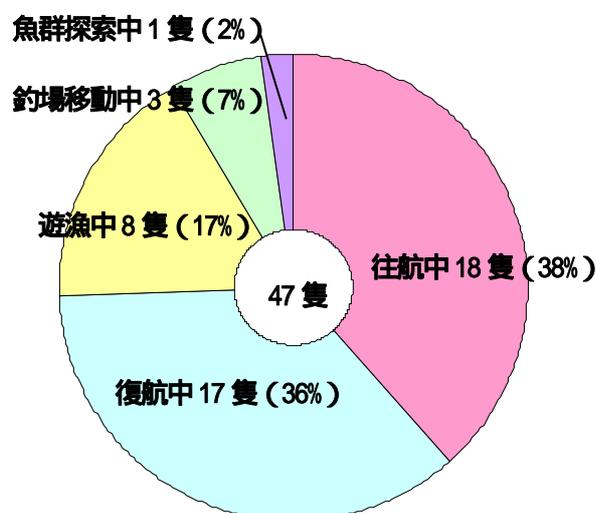
件数(隻数)

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	合計
衝突	8(8)	7(9)	7(7)	1(1)	6(6)	4(5)	33(36)
防波堤衝突	0	1(1)	1(1)	0	0	0	2(2)
乗揚	1(1)	0	0	0	2(2)	0	3(3)
遭難	1(1)	0	0	0	0	0	1(1)
転覆	1(1)	0	0	0	0	0	1(1)
死傷	1(1)	0	0	0	0	2(2)	3(3)
運航阻害	0	0	0	0	1(1)	0	1(1)
合計	12(12)	8(10)	8(8)	1(1)	9(9)	6(7)	44(47)

## 2 遊漁船47隻の動静

7.5割が往航中及び復航中で海難に遭遇！

事故当時の動静については、往航中が18隻と最も多く、復航中が17隻、遊漁中が8隻で続いています。



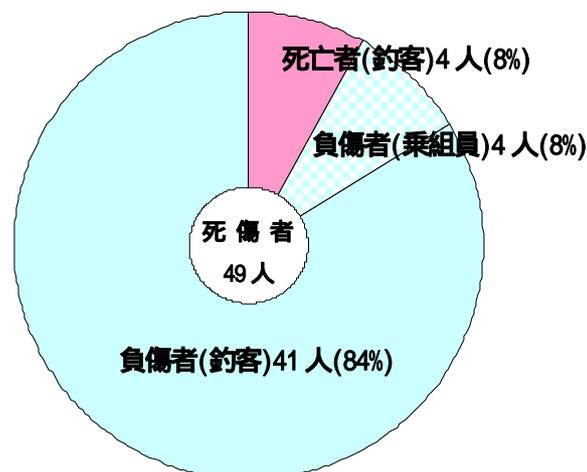
## 3 死傷者の発生状況

4割で死傷者が発生している！

47隻中19隻(全体の4割)で49人の死傷者が発生しており、そのうち衝突海難に伴って発生したものが12隻で24人と一番多くなっています。また、乗組員と釣客では、釣客のほうに多くの死傷者が発生しています。

隻数(人数)

	死亡者あり	負傷者あり	死傷者なし	合計
衝突	1(1)	11(23)	24	36(24)
防波堤衝突	0	2(9)	0	2(9)
乗揚	0	1(11)	2	3(11)
遭難	0	0	1	1
転覆	1(2)	0	0	1(2)
死傷	1(1)	2(2)	0	3(3)
運航阻害	0	0	1	1
合計	3(4)	16(45)	28	47(49)



## 4 救命胴衣の着用状況

あなたは着用していますか？釣客に着用させていますか？

救命胴衣の着用状況については、判明したもののうち、1人でも着用者がいたものは**4隻（1割未満）**、着用者が全くいなかったものは4隻でした。

着用者がいた4隻では釣客1名の海中転落が発生しましたが、救命胴衣を着用していたため死傷には至りませんでした。一方、着用者がいなかった4隻では釣客5名の海中転落が発生し、そのうち4名が溺水により死亡しています。



## 5 汽笛の有無，種類及び使用状況

汽笛を使用した遊漁船は0隻！

汽笛の有無及び種類については次のとおりでした。

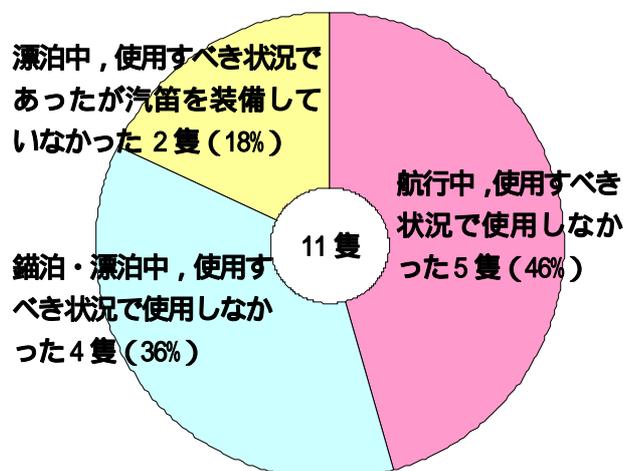
汽笛あり・・・・・・・・・・28隻

〔モーターホーン・・・12隻〕  
〔電気ホーン・・・・・・・・12隻〕  
〔電子ホーン・・・・・・・・4隻〕

汽笛なし・・・・・・・・・・7隻

汽笛の有無不詳・・・・・・・・12隻

47隻中、汽笛を使用した船は0隻であり、汽笛を使用すべきであったのに使用しなかったと指摘された遊漁船は11隻でした。

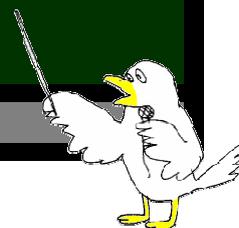


海上衝突予防法では、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっていることに疑いがあるとき、警告信号を行わなければならないこととなっています。

また、他の船舶の注意を喚起するために必要があるときは、注意喚起信号を行うことができるようになっています。

例えば、横切り船の関係で、自船が保持船であっても、避航船である相手船が衝突を避ける動作をとっていないと思われるとき、あるいは自船が漂流しているのに、相手船が自船を避ける様子がなく向かってくるときは、警告信号を行きましょう。

また、自船が錨泊しているのに、相手船が自船を避ける様子がなく向かって来るときは、注意喚起信号を行きましょう。

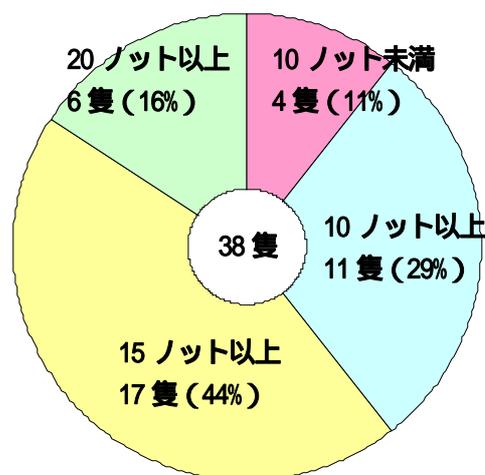


## 6 航行中の速力

航行中の遊漁船の速力は平均約15ノット！

47隻のうち、航行していた38隻の速力については、10ノット未満が4隻、10ノット以上15ノット未満が11隻、15ノット以上20ノット未満が17隻、20ノット以上が6隻であり、平均速力は14.8ノットでした。

一方、遊漁船海難に関係した遊漁船以外の船舶のうち、航行していた14隻の平均速力は9.6ノットでした。遊漁船は他の船舶と比べて高速で航行する傾向があると言えます。



通常、危険な状況に遭遇した場合、  
相手船や障害物の状態等を正確に把握し  
周囲の状況を的確に把握し  
最善の危険回避措置を考え  
それを正確に実行する

という一連の作業を伴います。高速で航行すると、～の作業を行う時間が短くなるので、判断を誤る可能性が大きくなります。速力を控えて、余裕を持って危険回避行動を取りましょう。



## 7 衝突海難（33件）の運航形態

錨泊船・漂泊船・操業漁船に対する衝突が5.5割！

衝突海難33件の運航形態の詳細は、

航行中の遊漁船が錨泊船に衝突10件(30%)

航行中の遊漁船が漂泊船に衝突6件(18%)

航行中の遊漁船が操業中の漁船に衝突2件(6%)

航行中の遊漁船と航行中の他船との衝突11件  
(34%)

錨泊中の遊漁船に航行中の他船が衝突2件(6%)

漂泊中の遊漁船に航行中の他船が衝突2件(6%)

となっており、対水速力がないか、低速力の船舶への衝突が18件で衝突海難の5割超(54.5%)を占めています。

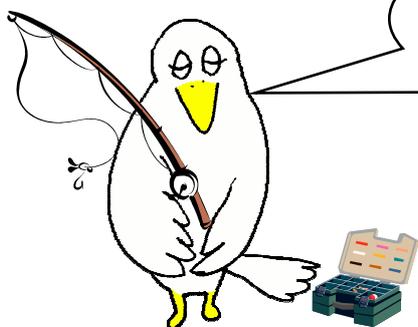
(件数)

相手船 遊漁船	錨泊中	漂泊中	操業中	航行中	合計
航行中	10	6	2	11	29
錨泊中	0	0	0	2	2
漂泊中	0	0	0	2	2
合計	10	6	2	15	33

## 8 死角の有無

船首死角に入った相手船に衝突した遊漁船が4割強！

航行中の遊漁船が錨泊船、漂泊船、操業漁船に衝突した18件(18隻)中、船首に死角が発生していて、その死角に入った相手船に気付かず衝突した遊漁船が8隻(44%)に上っています。死角を補う見張りの重要性が実証された結果となっています。



ここまでは遊漁船海難の発生状況について説明しました。  
ここからは遊漁船海難で最も多い衝突、次いで多い乗揚及び防波堤衝突について海難原因の分析を行います。

### 第3 遊漁船海難の原因

衝突海難が33件（関連する遊漁船36隻）と圧倒的に多いことから、まず衝突海難の原因分析を行い、次に防波堤衝突・乗揚海難の原因分析を行います。

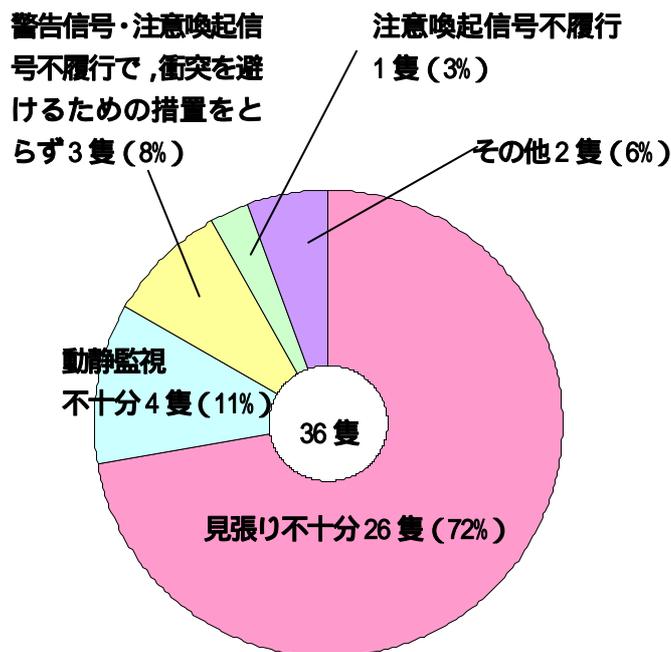
#### 1 衝突海難の原因

「見張り不十分」とされる遊漁船が8割強！

##### (1) 判決で示された主要原因

衝突海難33件に関係した遊漁船36隻に対して判決で示された主要原因は「見張り不十分」が26隻(72%)と最も多く、「動静監視不十分」が4隻(11%)、「警告信号・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」が3隻(8%)、「注意喚起信号を行わなかった」が1隻(3%)、その他の原因が2隻(6%)と続いています。

相手船を一度は認めながらも衝突に至った「動静監視不十分」は、「見張り不十分」の一形態として捉えることができ、結局、全36隻中30隻(83%)が「見張り不十分」であったこととなります。



##### (2) 遊漁船の航行形態別海難原因

航行中の遊漁船が錨泊船、漂泊船、操業漁船に衝突したケース（18隻）

- 「見張り不十分」15隻
- 「動静監視不十分」2隻
- 「衝突を避けるための措置をとらず」1隻

航行中の遊漁船が航行中の他船と衝突したケース（12隻）

- 「見張り不十分」8隻
- 「動静監視不十分」1隻
- 「衝突を避けるための措置をとらず」1隻
- 「その他」2隻

錨泊中、漂泊中の遊漁船が衝突されたケース（6隻）

- 「見張り不十分」3隻
- 「動静監視不十分」1隻
- 「衝突を避けるための措置をとらず」1隻
- 「注意喚起信号不履行」1隻

### (3) 見張り不十分・動静監視不十分となった具体的要因

#### 航行中の場合(26隻)

##### ア. 釣客との会話, 考え事, ある作業に没頭したもの(9隻)

釣客との会話に熱中した。  
釣客との会話に夢中になった。  
釣客から頼まれて, 下を向いて灰皿を探した。  
釣り日誌を見ながら釣客との話に気をとられた。  
レーダーの接近警報に頼って, メモを見ながら考え事を続けた。  
出港時刻が遅れ, 釣場に急いでいた。  
魚群探索に没頭していた。  
祭の日であり, 海上が時化てもいたので操業漁船などはないと思い作業に没頭した。  
俯いた姿勢で考え事に没頭していた。

##### イ. 前路を一瞥したのみで, 「他船はないと思った」など誤った判断をしたもの(8隻)

前方を一見して他船を認めなかったので, 接近する他船はないと思った。  
レーダーを一見して前路に他船を認めなかったので他船はないと思った。  
船首を左右に振ったものの相手船を見落とし, 前路に他船はないと思った。  
船首をわずかに振っただけで第三船を認めたことから, 同船以外に他船はないと思った。  
遠方の漁船の灯火しか認めなかったので, 前路に他船はないと思った。  
レーダーで認めた小型船のほかにも他船はないと思った。  
前方を見渡して他船を認めず, レーダーでも認めなかったので, 前路に他船はないと思った。  
前路を一瞥して, 錨泊船の灯火に紛れていた相手船を見落としした。

##### ウ. ある一定方向を注視していたもの(5隻)

定置網の存在が気になった。  
レーダー画面上の島などの多数の映像に気を取られた。  
航過距離をとるため, 他の遊漁船に気を取られた。  
目的の釣場付近に認めた釣船に気を奪われた。  
左舷船首方の岩礁に気を取られた。

##### エ. 相手船を一度は認めたが「衝突のおそれはないと思った」など誤った判断をしたもの(4隻)

相手船を一瞥しただけで前路を無難に航過すると思った。  
レーダー上の相手船が止まっているように見えたので, 錨泊船だと思った。  
相手船を一瞥して, 同航船であるからしばらく接近することはないと思った。  
相手船を一瞥して, 正船首方より左側で停船しているから衝突のおそれはないと思った。

#### 錨泊中・漂泊中の場合(4隻)

##### オ. 釣客との会話, 考え事, ある作業に没頭したもの(3隻)

釣客との会話に気を奪われた。  
釣客が垂らす釣り糸を見て潮流の状態を観察することに気を奪われた。  
釣りに熱中する余り, 釣竿を操作することに気を奪われた。

##### カ. 自船が漂泊しているので, 「相手が避けるに違いない」など誤った判断をしたもの(1隻)

自船が漂泊しているので近づけば相手船が避けると思った。



大切なことは分かっているはずなのに、  
どうして見張りが不十分になるのかな？

#### (4) 見張り不十分・動静監視不十分の背景要因

要因1 航行中、一瞥して前路に他船はいないと思い込んだ。又は相手船を認めたが衝突しないと思い込んだ。

一目見ただけでは周囲の状況や相手船の正確な動静は把握できません。継続して注意深く見張りをを行い、他船がいるのかいないのか、相手船が止まっているのか、動いているのか、どちらに向かっていているのかなど正確な情報を把握しましょう。

また、これらの遊漁船の半数(18隻中8隻)は、航行中に船首死角が生じていました。死角が生じている場合は、相手船が死角に入っていると想定して、船首を左右に振るとか、操舵室の天窓を利用するとかして、死角を補う見張りを行いましょう。

要因2 航行中、釣客との会話、特定の事、物に気を取られた。

背景には、一つの事、あるいは一方向に気をとられてしまった状況があります。常に周囲に注意を払い、操船に意識を集中しましょう。

要因3 錨泊又は漂流中、他船が自船を避けると思い込んだ。

背景には、他船に避航を期待していた状況があります。しかし、航行船の主要原因は、「見張り不十分」が圧倒的であり、他船が自船の存在に気付いているとは限らないので、避航を期待することは危険です。錨泊または漂流する場合も、定期的に周囲を見張り、接近する他船を認めたら、汽笛を吹鳴し、いつでも移動できる準備を行いましょう。

## 2 防波堤衝突・乗揚海難の原因

防波堤衝突・乗揚海難の多くは夜間に発生！

### (1) 裁決で示された主要原因

防波堤衝突・乗揚海難計5件に関係した遊漁船に対して裁決で示された主要原因は、「針路選定不適切」が2隻(40%)、「水路調査不十分」が2隻(40%)、「船位確認不十分」が1隻(20%)となっています。

### (2) 針路選定不適切の背景要因

要因1 夜間、釣場を遅れて出発したので、早く帰港しようと近回りをしようと思った。

要因2 これまでは島の北側から発進しワンコースで帰港できていたので、夜間、島の南側から発進するに際しても同様の針路設定で大丈夫だと思った。

慣れている海域だからという理由で、安易な針路選定を行うことは危険です。遠回りでも安全で慣れた針路を選びましょう。

### (3) 水路調査不十分の背景要因

要因1 航程を短縮するため、初めての海域を通航しようと思った。

要因2 夜間、地物や航路標識を見ていけば、安全に航行できると思った。

初めての海域を通航する場合は、事前に十分な水路調査を行いましょう。

### (4) 船位確認不十分の背景要因

要因1 夜間、月明かりもなかったが、防波堤がぼんやり見えてから防波堤を避ければよいと思った。

夜間は目視で自船の位置や周囲の状況を確認することが困難です。レーダー等を活用して、自船の位置及び周囲の状況を常に確認しましょう。

## 第4 裁決事例

### 裁決事例 1 釣場移動中の遊漁船A丸が漂泊中の遊漁船B丸に衝突

関門港下関区で発生

A丸：遊漁船 全長13.15メートル 乗組員1人釣客7人 釣場移動中  
船長：海上経験14年  
B丸：遊漁船 登録長9.30メートル 乗組員1人釣客4人 漂泊して遊漁中  
船長：海上経験23年  
発生日時場所：2月4日11時30分 関門港下関区  
気象：晴 南東風 風力2 下げ潮末期（微弱な北東流あり） 視界良好  
損傷等：A丸は船首部に擦過傷  
B丸は左舷前部ブルワークを損壊、釣客1名が溺水死



#### この事例のポイント

両船とも衝突直前まで互いの存在に気付かないままでした。他の事に意識が集中していると、どうしても見張りが不十分になり相手を見落としてしまいます。

**航行中・漂泊中に関わらず、周囲の見張りを厳重に！**

また、落水した釣客をすぐに救助できるとは限りません。

**釣客には必ず救命胴衣を着用させましょう！**



## 裁 決 事 例 2 漁場に向け航行中の漁船A丸が錨泊中の遊漁船B丸に衝突

長崎県対馬尾崎湾で発生

A丸：漁船 総トン数4.7トン 登録長10.50メートル 乗組員1人 漁場向け移動中

船長：海上経験8箇月

B丸：遊漁船 登録長10.66メートル 乗組員1人釣客9人 錨泊して遊漁中

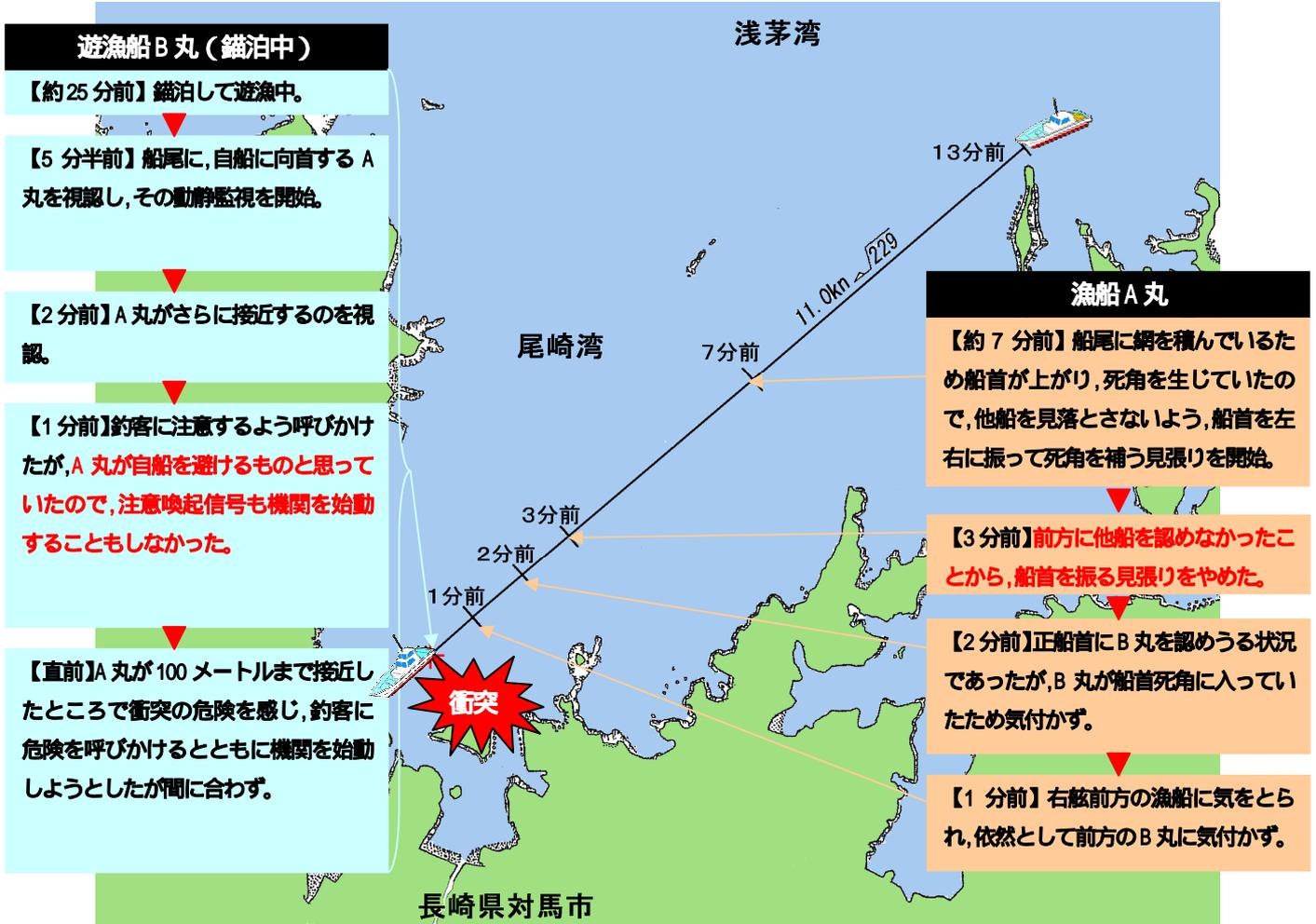
船長：海上経験11年

発生日時場所：6月19日15時25分 長崎県対馬尾崎湾

気象：晴 南西風 風力3 上げ潮末期 視界良好

損傷等：A丸は船首部に擦過傷

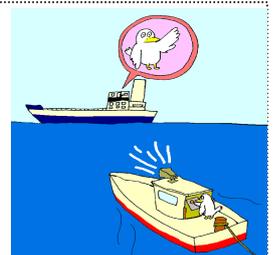
B丸は船尾部に亀裂を伴う損傷及び釣客1名が全治3週間の肋骨骨折、釣客6人が全治3日から1週間の打撲傷



### この事例のポイント

せっかく死角を解消する見張りを行っても、継続しなければ再び死角が発生します。また、錨泊していれば相手が必ず避けてくれると思い込むのは危険です。

**相手に気付く慎重な見張りを！相手に気付かれる注意喚起信号を！**



# 裁決事例 3 航行中の押船A丸が航行中の遊漁船B丸に衝突

博多港第1区で発生

A丸：押船 総トン数19トン 全長13.50メートル 乗組員3人 浚渫現場に向け移動中

船長：海上経験7年

B丸：遊漁船 総トン数4.4トン 登録長11.10メートル 乗組員1人釣客4人 釣場に向け移動中

船長：海上経験11年

発生日時場所：11月21日05時38分 博多港第1区

気象：晴 北東風 風力1 下げ潮末期 視界良好

損傷等：A丸は右舷前部に凹損及びハンドレールに曲損

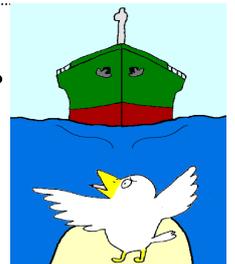
B丸は船首船底部に破口を伴う損傷及び船長が全治約1箇月の前頭骨骨折、釣客4名のうち2名が肋骨骨折の重傷、2名が打撲等の軽傷



## この事例のポイント

自船が進む方向や船首目標だけに気を取られると、左右や後ろからの他船の接近に気が付きません。危険は前後左右すべての方向に潜んでいるのです。

**すべての方向に厳重な見張りを行いましょう！**



## 第5 まとめ及び提言

これまで分析を行ってきましたが、その結果明らかになった事実は次のとおりです。

1. 衝突海難が全体の7.5割
2. 往航中及び復航中の海難が7.5割
3. 死傷者は遊漁船の4割で発生
4. 救命胴衣を着用していた遊漁船は1割未満
5. 汽笛を使用した遊漁船は0隻
6. 航行中の遊漁船が錨泊船、漂泊船、操業漁船と衝突した海難が5.5割、そのうちの4割強に死角が発生
7. 衝突海難の主要原因は8割強が「見張り不十分」

これらの事実を踏まえ、同種海難再発防止のため、次のように提言します！

### 1. 見張りは安全運航の基本、思い込みは危険です！

航行中は・・・

継続的な見張りで、最新・正確な情報を把握しましょう。

特定の方向にとらわれない見張りを行きましょう。

死角を補う見張りを行きましょう。

錨泊・漂泊中は・・・

定期的な周囲の見張りを行きましょう。

相手が避けると思い込むのは危険です。

相手の行動に疑問があれば、早めに避ける準備をしましょう。

航行中、錨泊・漂泊中とも、汽笛は有効に吹鳴しましょう。

### 2. 船位確認，水路調査を忘れずに！

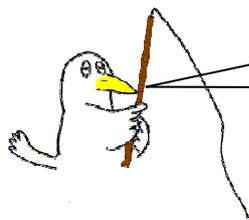
常に船位確認を行きましょう。

初めての海域では水路調査を入念に行いましょう。

### 3. 釣客に対しては誠意ある毅然とした態度で！

勇気を持って救命胴衣を着用させましょう。

会話よりも見張りに集中しましょう。



遊漁船運航者は、平日頃から釣客が安全に釣りを楽しめるよう心掛けていることと思いますが、不幸にして事故に遭遇する可能性も否定できません。今回の提言を教訓として、事故防止に万全を尽くすことを願っています。



#### 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