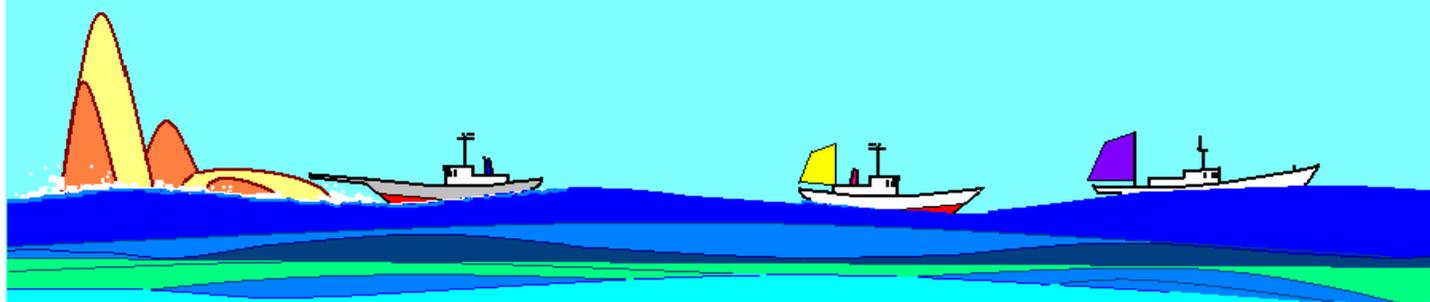


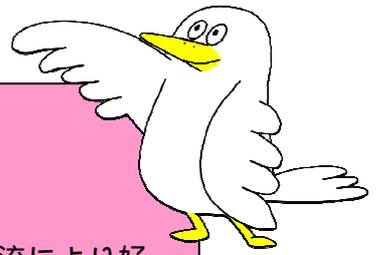
# 遊漁船・瀬渡船の海難事故を防ぐために

平成13年から平成18年までの6年間に発生した海難の実態と分析ー



平成20年2月

長崎地方海難審判庁



## はじめに

長崎地方海難審判庁が管轄する九州西岸は、変化に富む地形と海流により好漁場を形成しており、釣りポイントとしても全国有数で、毎年、多くの釣り人が訪れ、遊漁船・瀬渡船を利用して釣りを楽しんでいます。

このような中で、遊漁船・瀬渡船の関連する海難が発生して、釣り客が死傷するということが起こっています。そこで、今回、これら海難について、発生の実態と原因を分析することとしました。

この分析により、安全運航に対する遊漁船・瀬渡船関係者の理解が一層深められ、海難の再発防止に寄与できれば幸いです。

## 目次

1	統計で見る遊漁船・瀬渡船の海難	1
	発生した海難の種類と件数は？	1
	発生した海域は？	2
	発生したときの船の動静は？	3
	死傷した人は？	3
	救命胴衣の着用状況は？	5
	汽笛の装備状況・使用の有無は？	5
	衝突の形態は？	5
	海難原因は？	6
2	遊漁船の登録状況	7
	遊漁船の業者・隻数の推移は？	7
	登録隻数の地域分布は？	8
3	海難の事例	8
	押船列と遊漁船の衝突事件	9
	遊漁船同士の衝突事件	10
	遊漁船の乗揚事件	11
	瀬渡船の乗揚事件	12
4	海難防止に向けての提言	13

## 1 統計で見る遊漁船・瀬渡船の海難

海難審判では、地方海難審判理事所の理事官が、海難の発生を認知すると、事実の調査・証拠の集取を行い、審判によって海難の原因を明らかにする必要があると判断したものについて地方海難審判庁に対し審判開始の申立てを行います。

ここでは、理事官が認知した長崎地方海難審判庁の管轄区域における遊漁船・瀬渡船の関連する海難発生状況について、平成13年～同18年の6年間を見ることとします。

### 発生した海難の種類と件数は？

衝突と乗揚で60%以上

年別・海難種類別発生件数の推移は、表-1のとおりで、6年間の発生件数は54件となっています。

表-1 年別・海難種類別発生件数の推移

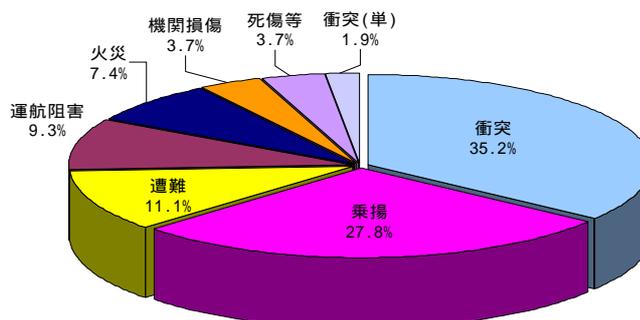
種類 \ 平成 年	13	14	15	16	17	18	合計	構成比%
衝突	5	2	3	3	4	2	19	35.2
衝突(単)		1					1	1.9
乗揚	3	2	1	1	6	2	15	27.8
遭難	3	1	1	1			6	11.1
火災	3					1	4	7.4
機関損傷		1			1		2	3.7
死傷等	1	1					2	3.7
運航障害	1	2	1	1			5	9.3
合計	16	10	6	6	11	5	54	100.0

なお、衝突のうち遊漁船同士のものが1件あり、関連する遊漁船・瀬渡船は55隻となっています。

海難種類別の発生割合を見ると、図-1のとおりで、衝突が19件35.2%、乗揚が15件27.8%などとなっています。

図-1 海難種類別発生割合



海難の種類について、海難審判庁では、次のように分類しています。

衝突	= 船舶が、航行中又は停泊中の他の船舶と衝突又は接触し、いずれかの船舶に損傷を生じた場合
衝突(単)	= 船舶が、岸壁、棧橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触し、船舶又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合
乗揚	= 船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、沈船等により乗り揚げ又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じた場合
遭難	= 海難の原因、態様が複合していて他の海難の種類の一に分類できない場合、又は他の海難の種類の内いずれにも該当しない場合
火災	= 船舶で火災が発生し、船舶に損傷を生じた場合（ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く）
機関損傷	= 主機関、補機関が故障した場合、又は燃料、空気、電気等の各系統が損傷した場合
死傷等	= 船舶の構造、設備又は運用に関連し、乗組員、旅客等に死傷又は行方不明を生じた場合（ただし、他に分類する海難の種類に起因する場合は除く）
運航障害	= 船舶には損傷がなかったが、燃料・清水の積み込み不足のために運航不能に陥った場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が增大することが予想される場合

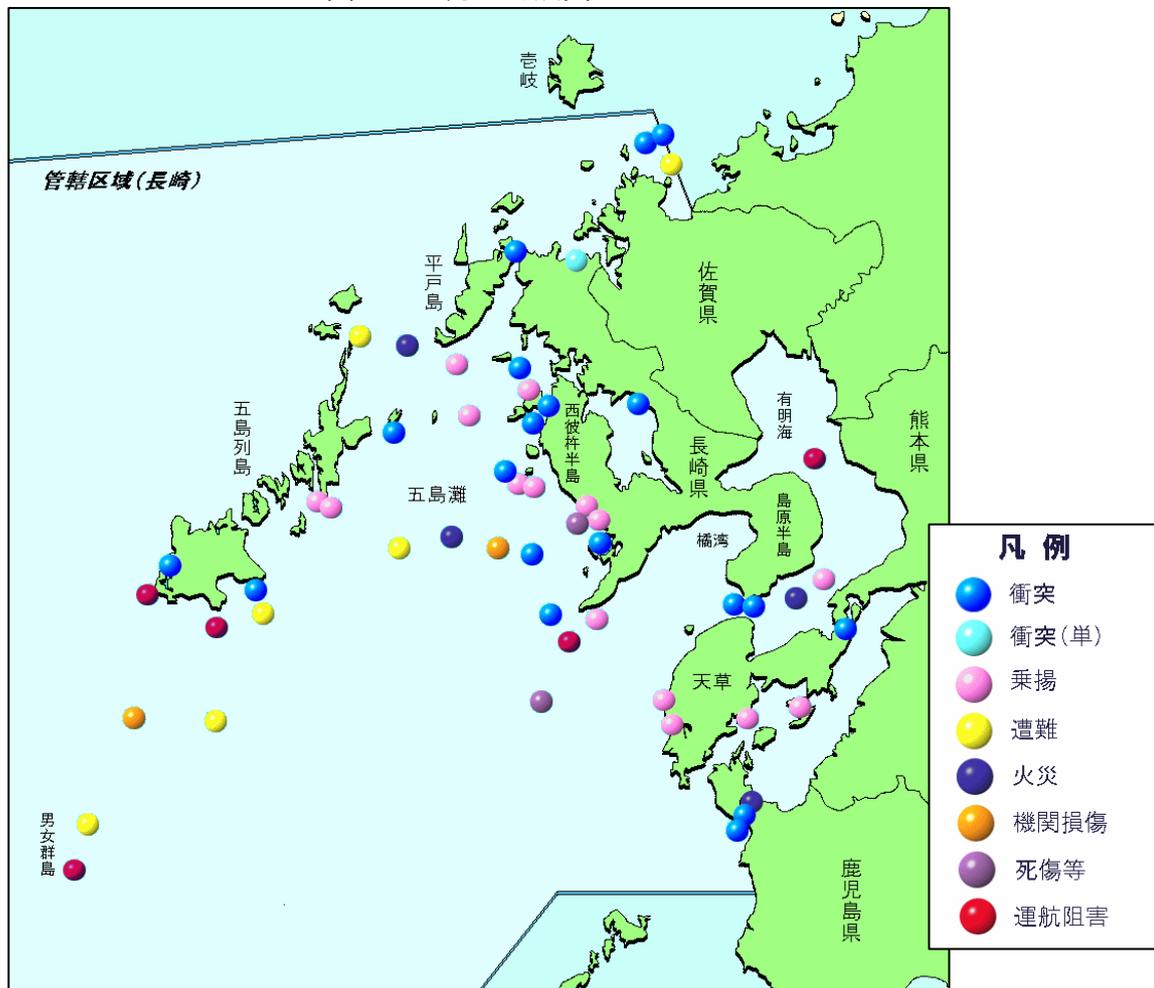
その他にも沈没、転覆、属具損傷、施設損傷、安全障害等の種類がありますが、本分析では該当するものがないので説明を省略します。

### 発生した海域は？

乗揚の大半は西彼杵半島・天草沿岸

発生海域は、図 - 2 のとおりで、管轄区域の沿岸海域全般にわたっていますが、特に乗揚について、15 件のうち 10 件が長崎県の西彼杵半島沿岸と熊本県の天草諸島沿岸で発生しています。

図 - 2 発生地点図

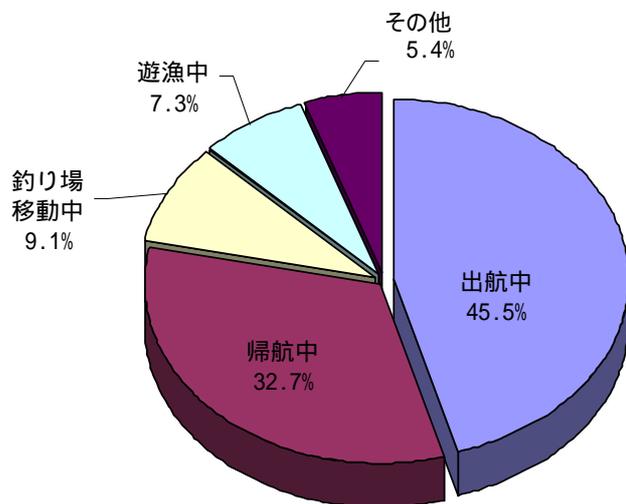


### 発生したときの船の動静は？

出航中が 40%以上，帰航中が 30%以上，合計 80%近く

海難が発生したとき，遊漁船・瀬渡船 55 隻がどのような動静であったかを見ると，図 - 3 のとおりで，出航中と帰航中とで 78.2%を占めており，釣り場での遊漁中や移動中のものは 16.4%と比較的少なくなっています。

図 - 3 発生時の遊漁船・瀬渡船の動静



動 静	隻 数	構 成 比 (%)
出航中	25	45.5
帰航中	18	32.7
釣り場移動中	5	9.1
遊漁中	4	7.3
その他	3	5.4
計	55	100.0

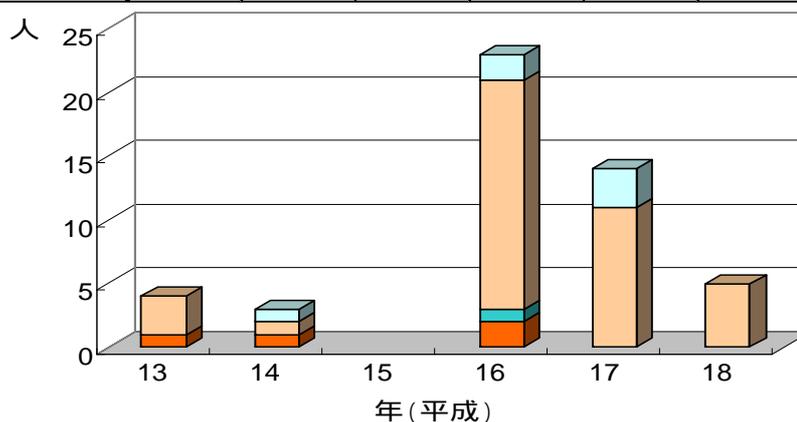
### 死傷した人は？

90%近くは衝突・乗揚で発生，55 隻のうち死傷者が発生したのは 44 隻 80%

死傷者の推移を見ると，表 - 2のとおりで，平成 16 年と 17 年が際立って多くなっていますが，これは平成 16 年に衝突 1 件と乗揚 2 件，平成 17 年に乗揚 2 件で多数の負傷者が発生したためです。

表 - 2 死傷者発生数の推移

平成 年		13	14	15	16	17	18	計
死亡者	釣り客	1	1		2			4
	乗組員				1			1
負傷者	釣り客	3	1		18	11	5	38
	乗組員		1		2	3		6
計		4	3	0	23	14	5	49



乗船者に占める死傷者発生の状況は、表 - 3のとおりで、乗船者数は乗組員 74 人、釣り客 283 人の合計 357 人で、うち死傷者は、乗組員 7 人、釣り客 42 人合計 49 人です。

海難に関連した 55 隻のうち死傷者が発生したのは 44 隻 80%で、1 隻当たりの平均死傷者数は乗組員 0.15 人釣り客 0.95 人となっています。

また、乗組員及び釣り客の各死傷者発生率を見ると、乗組員では 9.4%、釣り客では 14.8%となっています。

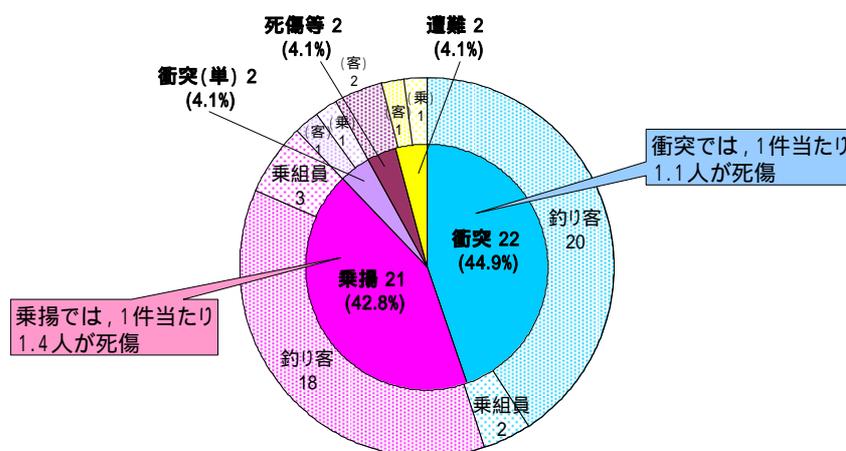
表 - 3 乗船者及び死傷者の状況

事件種類	件数	隻数	乗船者数		死傷者数								
			乗組員	釣り客	乗組員			釣り客			計		
					死亡	負傷	計	死亡	負傷	計	死亡	負傷	計
衝突	19	20	20	84		2	2	1	19	20	1	21	22
衝突(単)	1	1	1	8		1	1		1	1		2	2
乗揚	15	15	16	44		3	3		18	18		21	21
遭難	6	6	23	104	1		1	1		1	2		2
火災	4	4	5	2									
機関損傷	2	2	2	10									
死傷等	2	2	2	7				2		2	2		2
運航阻害	5	5	5	24									
計	54	55	74	283	1	6	7	4	38	42	5	44	49

死傷者数を海難種類別に見ると、衝突が 22 人と最も多く、次いで乗揚が 21 人などとなっており、その割合は、図 - 4のとおりで、衝突と乗揚で 87.7%を占めています。

1 件当たりの死傷者数を見ると、衝突では 1.1 人、乗揚では 1.4 人となっています。

図 - 4 海難種類別の死傷者数と発生割合、釣り客・乗組員死傷者数内訳



釣り客について、乗船者に占める死傷者発生の割合を見ると、衝突では乗船者 84 人中 20 人の 23.8%、乗揚では乗船者 44 人中 18 人の 40.9%と、乗揚での死傷が非常に多くなっています。これは、事故の際、状況がわからないまま突然衝撃を受け、身構える暇もなかったからと考えられます。

### 救命胴衣の着用状況は？

救命胴衣着用の有無が確認されているのは、乗組員 10 人釣り客 22 人合計 32 人で、このうち着用していたのは乗組員 3 人釣り客 5 人合計 8 人、着用率は 25%です。

衝突と乗揚について見ると、着用の有無が確認されているのは、乗組員 4 人釣り客 9 人で、このうち着用していたのは乗組員 2 人、釣り客 5 人、着用率は 53%となっています。

死傷等 2 件で釣り客 2 人が死亡していますが、2 人とも救命胴衣を着用しておらず、海中転落で行方不明となったものです。一たび海中転落した場合、救命胴衣着用の有無が、直接生命に関わってきます。乗組員、釣り客とも 100%着用が望まれます。

### 汽笛の装備状況・使用の有無は？

#### 装備していても使用していない

衝突(単独のものを除く)の 20 隻について、汽笛の装備状況は表 - 4 のようになっています。

表 - 4 遊漁船・瀬渡船の汽笛装備状況

汽笛装備の有無	隻数
有	11
無	5
有無不詳	4
計	20

装備していた 11 隻は、いずれも相手船に気付かなかったことから、衝突前に汽笛を使用して信号を行っていませんでした。

### 衝突の形態は？

#### 相手は漁船が約 50%、航走中に漂泊・錨泊している船とが 80%近く

衝突(単独のものを除く)19 件 20 隻について、遊漁船・瀬渡船が衝突した相手船の船種を見ると、表 - 5 のようになっています。

表 - 5 遊漁船・瀬渡船が衝突した相手船種

相手船船種	件数	隻数
プレジャーボート	6	6
押船列	1	1
漁船	9	9
遊漁船	1	2
旅客船	1	1
土運船	1	1
計	19	20

相手船は、漁船が 9 隻で 45%と最も多く、続いてプレジャーボートが 6 隻で 30%となっています。

衝突について、発生時に遊漁船・瀬渡船と相手船がそれぞれどのような運航状況にあっ

たかを件数で見ると、表 - 6 のようになっています。

表 6 衝突時の遊漁船・瀬渡船と相手船の動静

遊漁船・瀬渡船		相手船			計
		航走中	漂泊中	錨泊中	
航走中	出航中		1	4	5
	帰航中	3	3	2	8
	釣り場移動中	1	2	2	5
漂泊中	その他		1		1
計		4	7	8	19

19 件のうち 18 件は遊漁船・瀬渡船が出航・帰航・釣り場移動のため航走中に他船と衝突したもので、そのうち 14 件は相手船が漂泊や錨泊中で航走していなかったものです。

これには、航走中(帰航中)と漂泊中(遊漁中)の遊漁船同士の衝突 1 件が含まれていません。

### 海難原因は？

衝突では「見張り不十分」が 80%以上、乗揚では「居眠り」が約 50%

発生した 54 件(55 隻)のうち、審判開始が申立てられた 27 件(28 隻)について裁決を言渡していますが、海難種類別の内訳は表 - 7 のようになっています。

表 - 7 海難種類別裁決件数

平成 年 種 類	平成 年						計
	13	14	15	16	17	18	
衝突	1	1	3	3	3	1	12
衝突(単)		1					1
乗揚	3		1	1	6	1	12
運航阻害	1	1					2
計	5	3	4	4	9	2	27

衝突 1 件(2 隻)は第二審係属中で未確定

第二審係属中のものを除く 26 隻について、裁決で示された発生原因を海難種類別に見ると、

#### 【衝突(単独のものを含む)】

見張り・避航措置不十分	9 隻
見張り・衝突を避ける措置不十分	1 隻
避航・信号発信措置不十分	1 隻
視界制限時の運航不適切	1 隻

#### 【乗揚】

居眠り運航防止措置不十分	4 隻
飲酒運航防止措置不十分	2 隻
針路保持・選定不適切	3 隻
視界制限時の針路保持・選定・船位確認等不十分	3 隻

**【運航阻害】**

発航時の燃料油量確認不十分  
となっています。

2 隻

衝突では、「見張り不十分」が 12 隻中 10 隻と目立っており、乗揚では、「居眠り運航防止措置不十分」が 12 隻中 4 隻と最も多くなっています。

衝突で、見張り不十分の 10 隻について、なぜ見張り不十分となったかを見ると、9 隻は「前路に他船はいないと思った」、1 隻は「他船が停留中の自船を避けたらと思った」となっています。

乗揚で、居眠り運航防止措置不十分と飲酒運航防止措置不十分で居眠りした 6 隻について、なぜ居眠りに陥ったのかを見ると、「疲労」、「睡眠不足」、「飲酒」がそれぞれ 2 隻で、いずれも操縦席に座って操船に当たっていました。

**2 遊漁船の登録状況**

登録されている遊漁船の業者数・隻数について、ここでは、管轄区域中、最も広い範囲を占める長崎県について見ることとします。

**遊漁船の業者・隻数の推移は？**

登録制となった平成 15 年以降、業者数 600 強、隻数 700 前後で推移  
遊漁船業者及び登録隻数の推移は表 - 8、図 - 5 のようになっています。

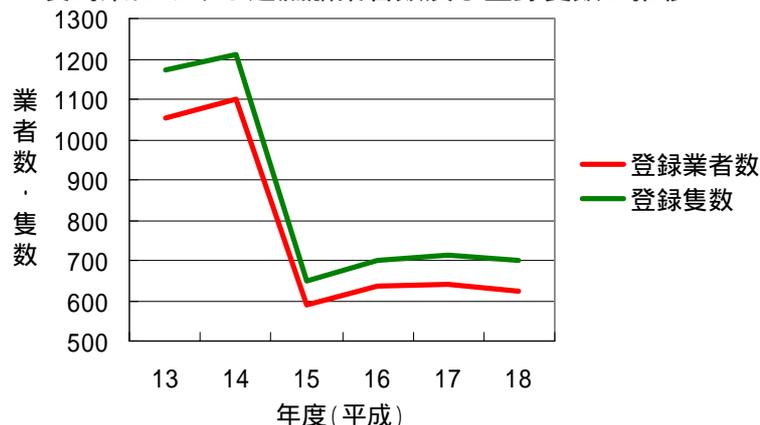
表 - 8 長崎県における遊漁船業者数及び登録隻数の推移

登録		平成 年度					
		13	14	15	16	17	18
業者数		1,055	1,100	588	635	640	625
隻数	5ト未満			414	448	450	445
	5～10ト			129	140	149	142
	10ト以上			52	54	58	59
	不明			53	58	57	52
	計	1,172	1,212	648	700	714	698

(資料提供：長崎県水産部資源管理課)

遊漁船業の適正化に関する法律が改正され、これまでの届出制が平成 15 年 4 月から登録制に変わりました。平成 13 年度、14 年度については届出のあった業者数と隻数です。

図 - 5 長崎県における遊漁船業者数及び登録隻数の推移

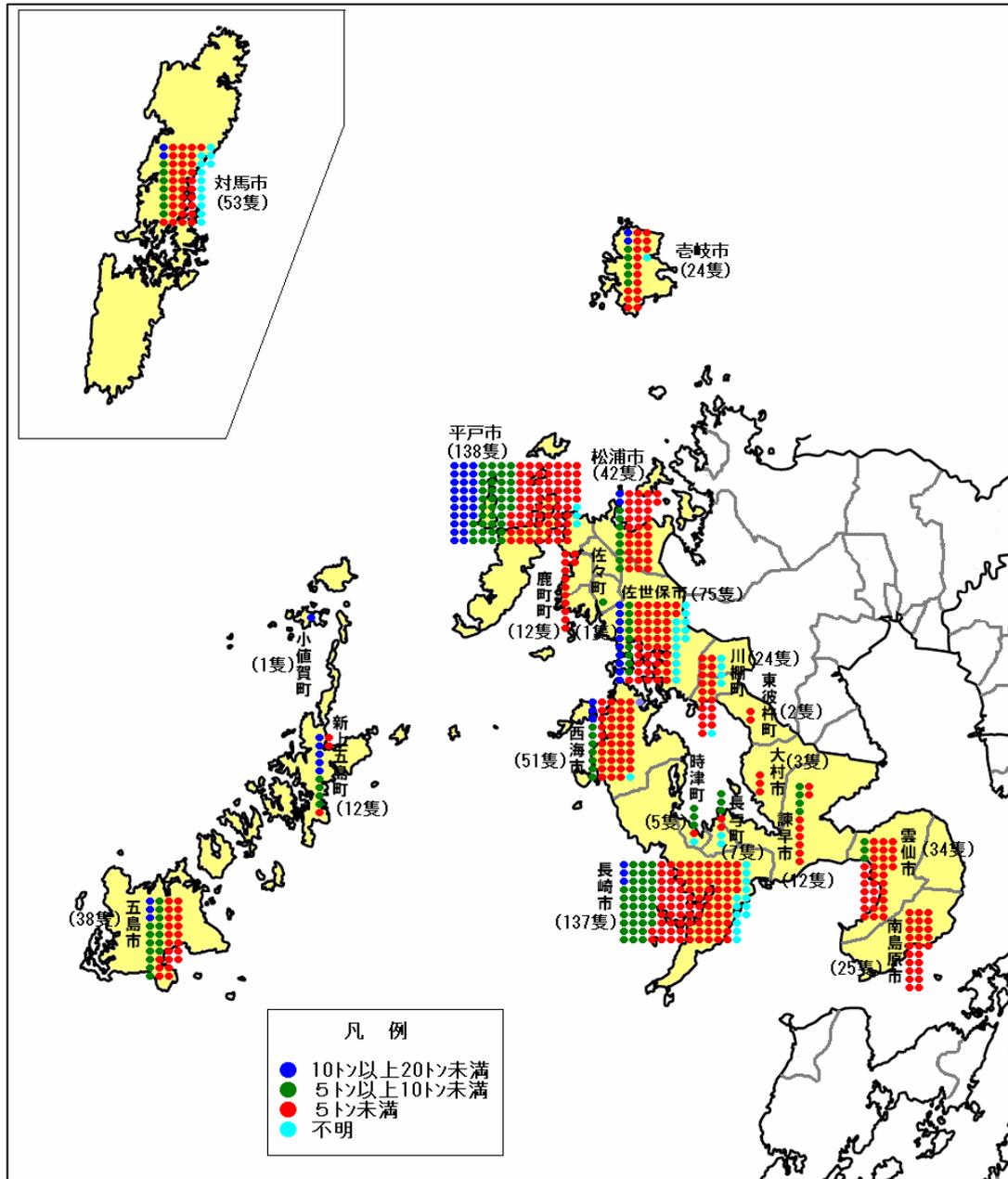


登録制になった平成 15 年には業者・隻数とも半減し、以降、業者数が 600 強、隻数が 700 前後で推移しています。

### 登録隻数の地域分布は？

平戸市 138 隻，長崎市 137 隻，以下，佐世保市，対馬市，西海市・・・の順遊漁船登録隻数の地域分布を見ると，平成 18 年度では図 - 6 のとおりとなっています。

図 - 6 平成 18 年度長崎県における遊漁船登録隻数の地域分布



### 3 海難の事例

裁決のあった衝突・乗揚 4 事例から，再発防止のためにどのような教訓が得られたのか紹介します。

押船列と遊漁船が，互いに横切る態勢で接近して衝突した事例

帰航中の遊漁船と停留して釣り中の遊漁船が衝突した事例

遊漁船が帰航中，船長が疲労のため居眠りして，浅瀬に乗り揚げた事例

瀬渡船が釣り場に向け航行中，船長が酒気帯びで居眠りし，浅瀬に乗り揚げた事例

## 押船列と遊漁船が、互いに横切る態勢で接近して衝突

**G丸押船列**（押船 418ト、被押バージ 4,333ト）乗組員 5人 熊本港 佐賀県唐津港

一等航海士:55歳 五級海技士(航海)免許 約40年の海上経験,6年前から現職

**K丸(遊漁船 9.1ト)**乗組員 1人 釣り客 5人 五島列島福江島西方沖の釣り場 長崎県三重式見港

船長:53歳 小型船舶操縦免許 約20年前から遊漁船業

発生日時:平成16年5月21日 15時40分

場所:長崎港西方沖合

気象海象:うす曇 南西風 風力2 低潮時 視界良好

死 傷:K丸の釣り客1人が腹部大動脈破裂で死亡,船長と釣り客4人が脊椎損傷・脳挫傷等の重軽傷

船体損傷:バージは左舷側に擦過傷,K丸は船首部圧壊

### 事故のあらまし

G丸押船列は、一等航海士が単独で当直に当たって北上中、15時28分(衝突 **12分前**)左舷前方5海里にK丸を**レーダーで初認**し、15時35分少し過ぎ(**約5分前**)左舷船首42度2.0海里に**肉眼でK丸を視認して前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近していることを知った**。15時38分少し前(**約2分前**)K丸との距離が1海里となって避航の気配なく接近したが、間近になったら**自船の進路を避ける**と思い、**警告信号を行わず続航**し、15時39分少し前(**約1分前**)K丸が避航動作をとらないので不安を感じたが、依然として自船の進路を避けると思い、速やかに右転するなど**衝突を避けるための協力動作をとらないで**、汽笛短音3回を吹鳴し、K丸の避航動作に期待して**進行**、距離250メートルとなったとき衝突の危険を感じて機関を中立にしたが、15時40分衝突した。

一方、K丸は、12時30分釣り場を発進し、長崎港への帰途、砕氷積込みのため三重式見港に寄港することとして進行した。船長は、折からの南風で船首の波しぶきが右舷側に上がるようになったので、操舵室両舷の窓を閉め、操縦席に座って左舷方を向き、時折波しぶきでぬれた右舷側の窓から右舷方を見ながら当直に当たり、15時25分(**15分前**)右舷方を見張ったが他船が見当たらないので、**右舷前方に航行の支障となる他船はいない**と思い、その後、**左舷前方を向いた姿勢で操船**に当たり、15時35分少し過ぎ(**約5分前**)右舷船首28度2.0海里に前路を左方に横切る態勢のG丸押船列を視認できる態勢であったが、**右舷方の見張り不十分で、G丸押船列の存在に気付かず、右転するなど進路を避けないで進行**中、衝突した。



### 【相手船の避航を期待するのは危険！】

保持船といえども、警告信号を行い、協力動作をとりましょう。  
思い込みはダメです。適当な間隔で見張りを行いましょう。

### 【参照】

- ・見張り(海上衝突予防法5条)
- ・横切り船の航法(海上衝突予防法15条)
- ・避航船(海上衝突予防法16条)
- ・保持船・協力動作(海上衝突予防法17条)
- ・警告信号(海上衝突予防法34条)

## 帰航中の遊漁船と停留して釣り中の遊漁船が衝突

**H丸 (遊漁船 3.6ト)** 乗組員 1人 乗客 9人(いるかウォッチング客 7人・ガイド 2人)

天草下島二江漁港沖合 長崎県口之津港(帰航中)

船長: 76歳 小型船舶操縦免許 約 60年の海上経験, 15年前から遊漁船業

**T号 (遊漁船 9.47メートル)** 乗組員 1人 漂流して釣り中

船長: 68歳 小型船舶操縦免許 約 50年の海上経験, 5年前から遊漁船業

発生日時: 平成 16年 11月 17日 11時 30分

場所: 早崎瀬戸

気象海象: 晴 東風 風力 2 上げ潮末期

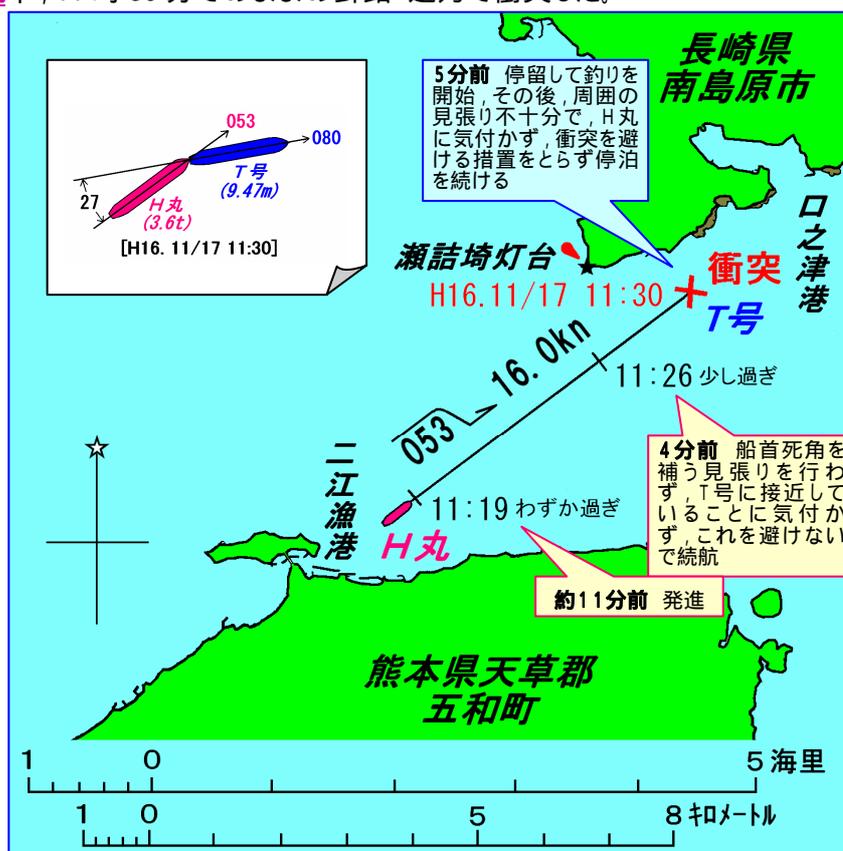
負傷: H丸の乗客 9人が頸部鞭打ち症・打撲傷等, T号の船長が頸部捻挫・左膝打撲傷

船体損傷: H丸は船首外板に亀裂・擦過傷, T号は船尾左舷側大破・船尾マスト折損

### 事故のあらまし

H丸は、**前部甲板に山形のオーニング、その前部に風除けビニールシートが取り付けられて、操舵位置から前方に死角があった。**船長は、11時 19分わずか過ぎ(衝突**約 11分前**)天草下島北岸の二江漁港沖合を 053 度の針路, 16.0 ノットの速力で**発進**し, そのとき船首方に他船が見当たらなかったため, 前路に航行の支障となる他船はいないと思って航行した。11時 26分少し過ぎ(**約 4分前**)正船首方 1.0 海里に停留中のT号が存在したが, **船首を左右に振るなど船首死角を補う見張りを十分に行っていなかった**ので, T号の存在にも同船に向首して**衝突のおそれがある態勢で接近していることにも気付かず, T号を避けないで続航**中, 11時 30分そのままの針路・速力で衝突した。

一方, T号は, 11時 25分(**5分前**)に機関を中立にして**停留のうえ釣りを始め**, 11時 26分少し過ぎ(**約 4分前**)右舷船尾 27度 1.0 海里に自船に向首する態勢のH丸が存在したが, 船長は, 普段から航行船が避けてくれたことから, **航行船の方で自船を避ける**と思い, **周囲の見張りを十分に行っていなかった**ので, H丸の存在にも同船が自船に向首して**衝突のおそれがある態勢で接近していることにも気付かず, 機関を前進にかけ**るなど**衝突を避ける措置をとらないまま停泊**して魚釣り中, 衝突した。



### 【常に周囲の見張り励行！】

死角を補う見張りを必ず実行しましょう。

航行船舶が停泊船舶を避けるものとの**即断は禁物**です。

【参照】

・見張り(海上衝突予防法 5条)

## 遊漁船が帰航中、船長が疲労のため居眠りして、浅瀬に乗揚

**K丸（遊漁船 4.9ト）** 乗組員 1 人 釣り客 3 人 鹿児島県上甕島北東沖の釣り場 熊本県天草市軍ヶ浦漁港  
船長: 49 歳・小型船舶操縦免許 約 30 年の海上経験, 5 年前から遊漁船業

発生日時: 平成 13 年 8 月 24 日 04 時 10 分

場所: 天草下島西岸

気象海象: 晴 無風 下げ潮末期 視界良好

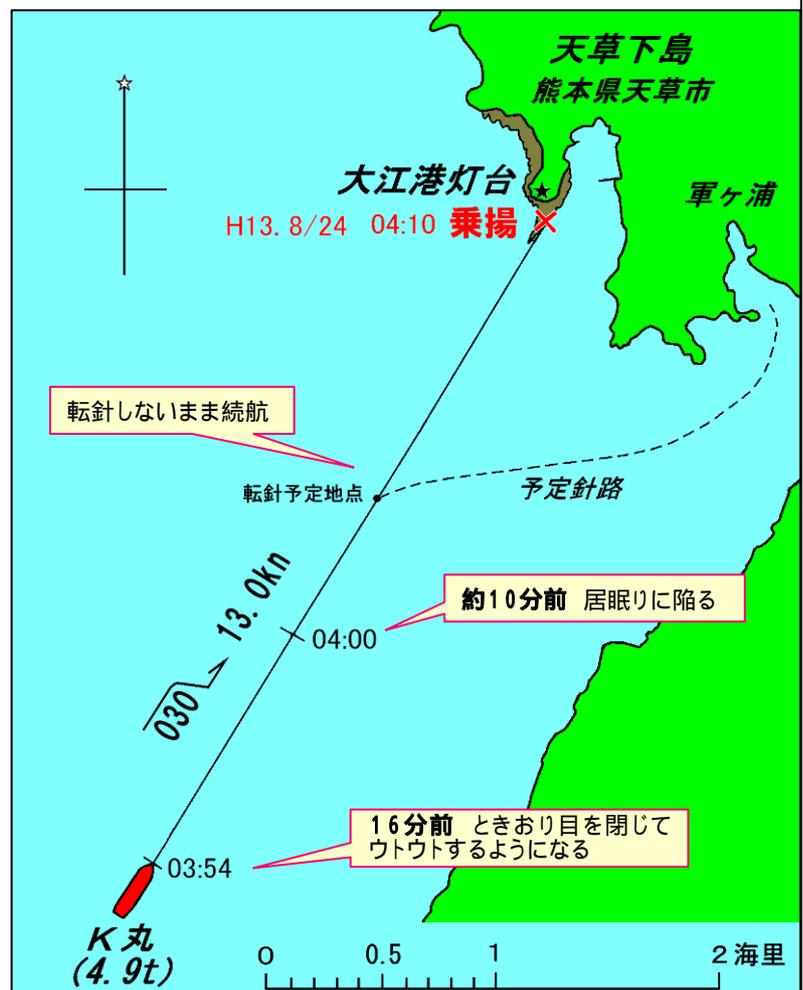
負傷: 釣り客 3 人が頸部筋緊張

船体損傷: 左舷船底外板に擦過傷, 推進器・舵板に損傷

### 事故のあらまし

K丸は、前日 18 時 00 分天草下島西岸の港を発し、18 時 30 分に港から約 25 海里の釣り場に至って投錨のうえ遊漁を行い、翌日 02 時 15 分発進して帰途に就き、ゆっくり航走することとして機関を微速力前進にかけ 13.0 ノットの速力で、自動操舵により進行したが、船長は、普段、遊漁中は釣り客の行動に注意しながらも休息していた

ところ、今回は、**釣り場で釣り客の手伝いが忙しく休息が取れなかったため、いくぶん疲労が溜まった状態で**、発進後、背もたれ付きの**操縦席に腰掛けて当直に当たった**。03 時 54 分（乗揚 **16 分前**）港まで約 3 海里の地点に達したとき、船長は、減速していて船体の動揺もなく、周囲に他船も見当たらず、**単調な航海であったことから、ときおり目を閉じてウトウトするようになったが**、操縦席から立って操舵するなどの居眠り運航防止措置をとらないで進行し、04 時少し過ぎ（**約 10 分前**）間もなく港に向けて転針するころ**居眠りに陥り、予定地点で転針しないまま続航し**、04 時 10 分浅瀬に乗り揚げた。



### 【居眠り防止は工夫次第！】

眠気を覚えているとき、椅子に**腰掛けるのは禁物**です。

この場合、**立って当直**にあたるべきです。

1 人乗組みの場合の居眠り防止措置としては、立つのはもちろん、外気を入れる、左右に身体を動かす、コーヒーを飲む、ガムを噛むなどがあります。場合によっては安全な場所に錨泊して仮眠をとることも必要です。工夫して眠気を解消しましょう。

## 瀬渡船が釣り場向け航行中，船長が酒気帯び状態で居眠りし，浅瀬に乗揚

**A丸(瀬渡船 13ト)**乗組員1人 釣り客4人 佐世保港 五島列島中通島西方の串島

船長:65歳 小型船舶操縦免許 26年前から遊漁船・不定期旅客船・瀬渡船の船長を経験

発生日時:平成17年6月5日22時00分

場所:長崎県帆上ノ瀬

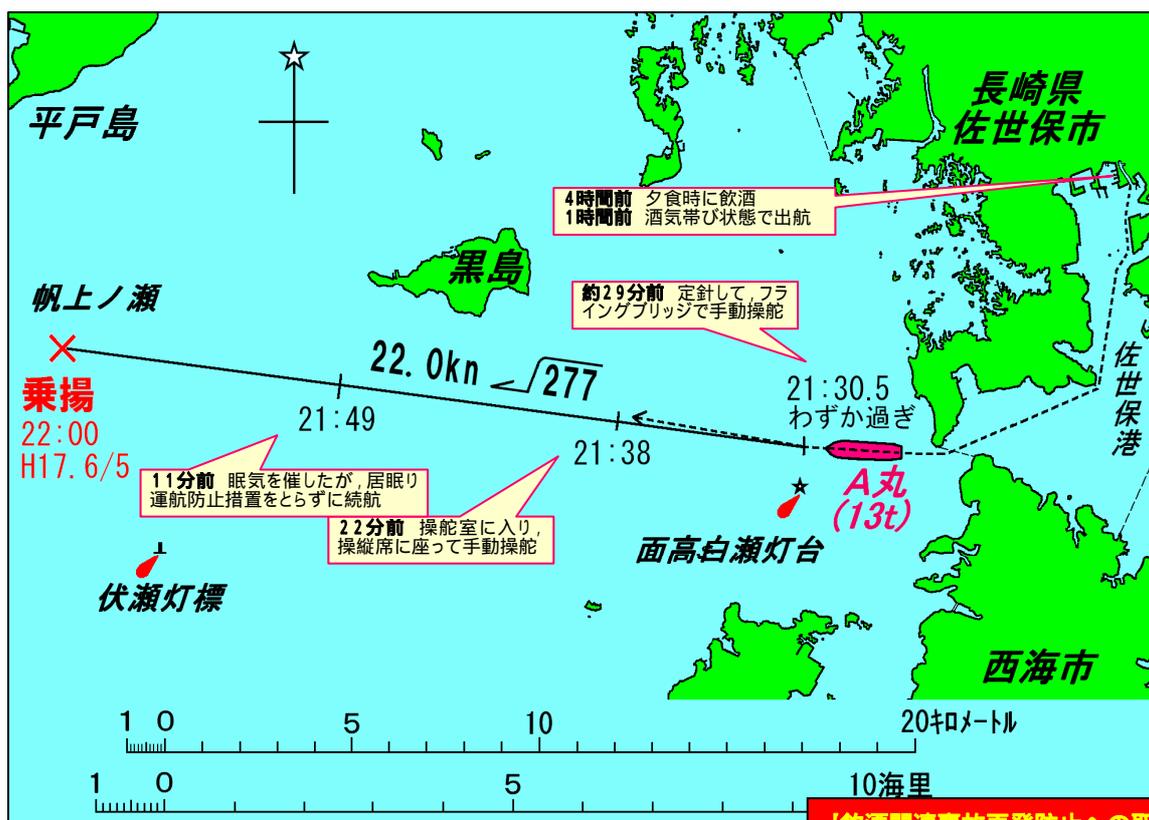
気象海象:晴 北北東風 風力4 下げ潮初期

負傷:船長が前額部裂傷等 釣り客4人が肋骨骨折や頸椎捻挫等

船体損傷:船底に破口,右舷主機クランクケースに破口

### 事故のあらまし

A丸は,船長が18時ごろ(乗揚約4時間前)夕食時に飲酒し,21時00分(1時間前)酒気帯び状態で出航し,フライングブリッジで手動操舵に当たり,21時30分わずか過ぎ(約29分前)五島列島中通島北方の津和崎瀬戸東口に向けて279度の針路として北北東風により2度左方に圧流され,22.0ノットの速力で進行して,21時38分(22分前)操舵室に移って,出入口を閉めた状態で,操縦席に座り手動操舵に当たって続航し,21時49分(11分前)津和崎瀬戸までの進路の中間付近にある帆上ノ瀬の手前約4海里的地点で,周囲に他船を見かけなかったことから気が緩んだうえ,飲酒の影響による催眠作用の影響もあって眠気を催したが,新鮮な空気を入れて室温を下げるため船橋の入口を開け,操縦席から立ち上がって身体を動かして覚醒するなり,安全な場所で錨泊して仮眠をとるなどの居眠り運航防止措置をとらないで続航中,居眠りに陥り,22時00分帆上ノ瀬に乗り揚げた。



### 【酒気帯び運航は事故のもと！】

航海中はもちろん,出航を予定しているとき,お酒は我慢しましょう。

日本酒1合のアルコールが抜けるのに3時間かかります。

眠気を催したら,一旦,航行を停止してみましょ。

### 【飲酒関連事故再発防止への取組み】

飲酒運転による痛ましい自動車事故多発を受け,「自動車等の酒酔い運転関連の致死傷罪」について刑法が改正されました。

船舶でも,酒気帯びでの航海当直禁止,小型船舶操縦者の酒酔い操縦判定基準の一部強化等を内容とする通達が国土交通省海事局から出されています。

#### 4 海難防止に向けての提言

ここで見てきた統計・分析から，遊漁船・瀬渡船海難の再発防止に向けて，次のとおり提言します。

##### (1) 見張りは，操船者として基本中の基本であることを認識しましょう。

- ・ 衝突の主な原因は，80%以上が「見張り不十分」です。
- ・ 衝突の約70%は，航行船と漂流・錨泊船間のものです。
- ・ 漂流・錨泊中に，「航行船が自船を避けてくれる」と考えるのは危険です。
- ・ 航行船が見張りをしていなくて，避けてくれない可能性もあります。

##### (2) 気が急ぐ出航中，気が緩む帰航中も，見張りを励行しましょう。

- ・ 約80%の海難が，出航中・帰航中に発生しています。

##### (3) 汽笛を装備し，事故防止のため有効に活用しましょう。

- ・ 衝突では，半数の船が汽笛を装備していましたが，全く使用していません。
- ・ 必要なとき使用できるよう，意識も切り替える必要があります。

##### (4) 操船中の眠気予防を工夫し，居眠り運航をなくしましょう。

- ・ 乗揚の約50%は，居眠り運航によるものです。
- ・ 全て，眠気を催しても操縦席に座って操船に当たっていました。
- ・ 居眠り防止の措置としては，立って操舵に当たるのはもちろん，他の乗組員がいれば2人で当直する，安全な場所に錨泊して仮眠をとるなども必要になります。

##### (5) 飲酒運航は，操船ミスや居眠りのもと，お酒は我慢しましょう。

- ・ 飲酒による催眠作用の影響で居眠り運航となってしまった事例があります。
- ・ 航海中はもちろん，出航を予定しているときも，「客を乗せる」ことを自覚し，お酒は我慢です。

##### (6) 常に釣り客の存在を強く意識した操船をしましょう。

- ・ 海難による死傷者は，衝突・乗揚で90%近くを占め，発生率は，乗組員では約10%，釣り客では15%にもなっています。
- ・ 釣り客は突然の衝撃に無防備であることに配慮して操船することが必要です。

##### (7) 救命胴衣の着用は，乗船時の必須条件と考え，必ず着用しましょう。

- ・ 釣り客2名が海中転落で行方不明となっています。一たび海中に転落した場合，救命胴衣着用の有無が，直接生命に関わってきます。
- ・ 釣りをしているときはもちろん出航・帰航中も，釣り客・乗組員ともに救命胴衣着用を心がけてください。



## おわりに

遊漁船・瀬渡船の運航に携わる方々には、この統計・分析・提言をヒントに、安全運航に対する意識を高めていただき、一層、事故防止に努められて、安全で楽しい魚釣りを提供されるようお願いします。



### 長崎地方海難審判庁

〒850-0921

長崎市松が枝町7番29号 長崎港湾合同庁舎5階

電話 095-821-3538

FAX 095-828-1954

海難審判庁ホームページ

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