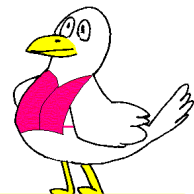
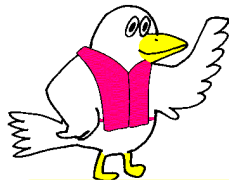


沖縄周辺海域における 遊漁船海難の分析



海難審判庁
Marine Accident Inquiry Agency

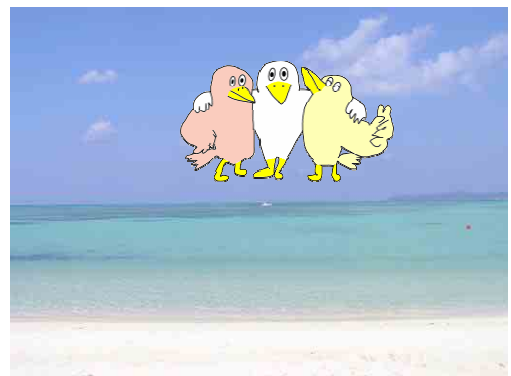


平成 2 0 年 3 月

門司地方海難審判庁那覇支部

目 次

はじめに	1
第 1 年別・海難種類別の発生状況	2
第 2 裁決の状況	
(1) 年別・海難種類別の裁決件数	2
(2) 発生海域の状況	3
(3) 海難発生時の動静	4
(4) 死傷者の発生状況	4
(5) 衝突海難の形態	5
(6) 事件種類別の海難原因とその理由	
衝突海難の原因	5
乗揚海難の原因	6
死傷等海難の原因	7
転覆海難の原因	7
第 3 裁決事例	
1．事例 1 航行中の遊漁船と漂泊中の遊漁船が衝突	8
2．事例 2 帰航中の遊漁船が灯浮標を誤認して乗揚	9
3．事例 3 釣り場に向かって航行中、 波浪による船体の上下動で乗客が負傷	10
第 4 まとめ	11



～はじめに～

沖縄周辺海域は、数多くの島々が弧状に点在し、海底地形の変化が激しいことから、沿岸のさんご礁帯、海底岩礁（そね）及び諸島の東西に存在する大深度域などを釣場とする、種々の遊漁が行われているほか、ダイビング客の輸送業務を行っている遊漁船もあります。

全国の海難審判庁が、平成13年から同18年の6年間に言い渡した判決のうち、遊漁船及び瀬渡船に関連した海難の判決が271件（遊漁船243件、瀬渡船28件）となっており、このうち、門司地方海難審判庁那覇支部の管轄区域で発生した海難の判決が33件（遊漁船33件、瀬渡船0件）で、奄美諸島周辺での海難発生はありませんでした。

このたびテーマとした「遊漁船海難」の現状を少しでも知っていただくために、また、同種海難の再発防止に向け、那覇支部の管轄区域内で発生した海難を分析し、「沖縄周辺海域における遊漁船海難の分析」として取りまとめました。

この分析の結果を教訓として、同種海難の再発防止に役立てていただければ幸いです。

平成20年3月 門司地方海難審判庁那覇支部



那覇市泊漁港



宜野湾マリーナ

第1 年別・海難種類別の発生状況

海難種類別では、衝突、乗揚海難が全体の5割以上を占めています。

平成13年から平成18年までの間に発生した海難を種類別でみると、衝突及び乗揚がそれぞれ28%と、両海難で全体の6割近くを占めています。

遊漁船の事件種類別発生件数								
	13年	14年	15年	16年	17年	18年	合計	構成比%
衝突	5	2		2	3	1	13	28
衝突(単)	1	1					2	4
乗揚		4	2	2	2	3	13	28
遭難	2		2		1	2	7	15
沈没・転覆				2			2	4
火災・爆発				1			1	2
機関損傷		1					1	2
死傷等	2	2	2			1	7	15
運航阻害	1						1	2
合計	11	10	6	7	6	7	47	

衝突(単)：船舶が岸壁、桟橋、灯浮標等の施設に衝突又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合をいう。

遭難：海難の原因、態様が複合していて、他の海難の種類に分類できない場合又は他の海難の種類にいずれにも該当しない場合をいう。

死傷等：船舶の構造、設備又は運用に関連し、乗組員、旅客等に死傷を生じた場合をいう。

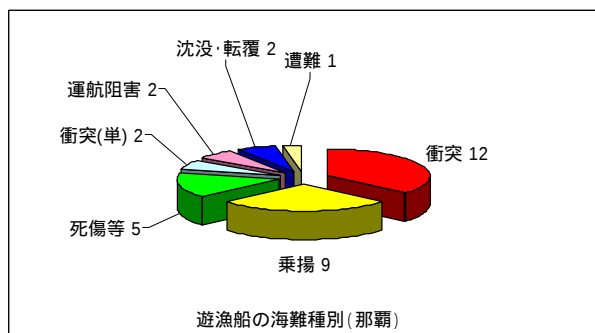
運航阻害：船舶に損傷はなかったが、燃料等の積み込み不足のために運航不能に陥った場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が増大することが予想される場合をいう。

第2 裁決の状況

(1) 年別・海難種類別の裁決件数

衝突海難が最も多く、全体の4割近くを占めています。

平成13年から平成18年までに、当支部が言い渡した全裁決334件中、遊漁船海難は33件で約10%の割合となっており、このうち衝突海難が12件で36%と最も多く、遊漁船同士の衝突が4件発生しています。また、ダイビング客の輸送業務中の遊漁船が10隻含まれています。



沖縄の海域の特徴から、他船種同様に乗揚海難が多くなっています。

遊漁船の年別裁決件数

	13年	14年	15年	16年	17年	18年	合計	構成比%
衝突	2	5	1	1	2	1	12	36
衝突(単)	1		1				2	6
乗揚		4	3	1	1		9	27
遭難	1						1	3
転覆			1			1	2	6
死傷等	1	2	1	1			5	15
運航阻害		1	1				2	6
合計	5	12	8	3	3	2	33	

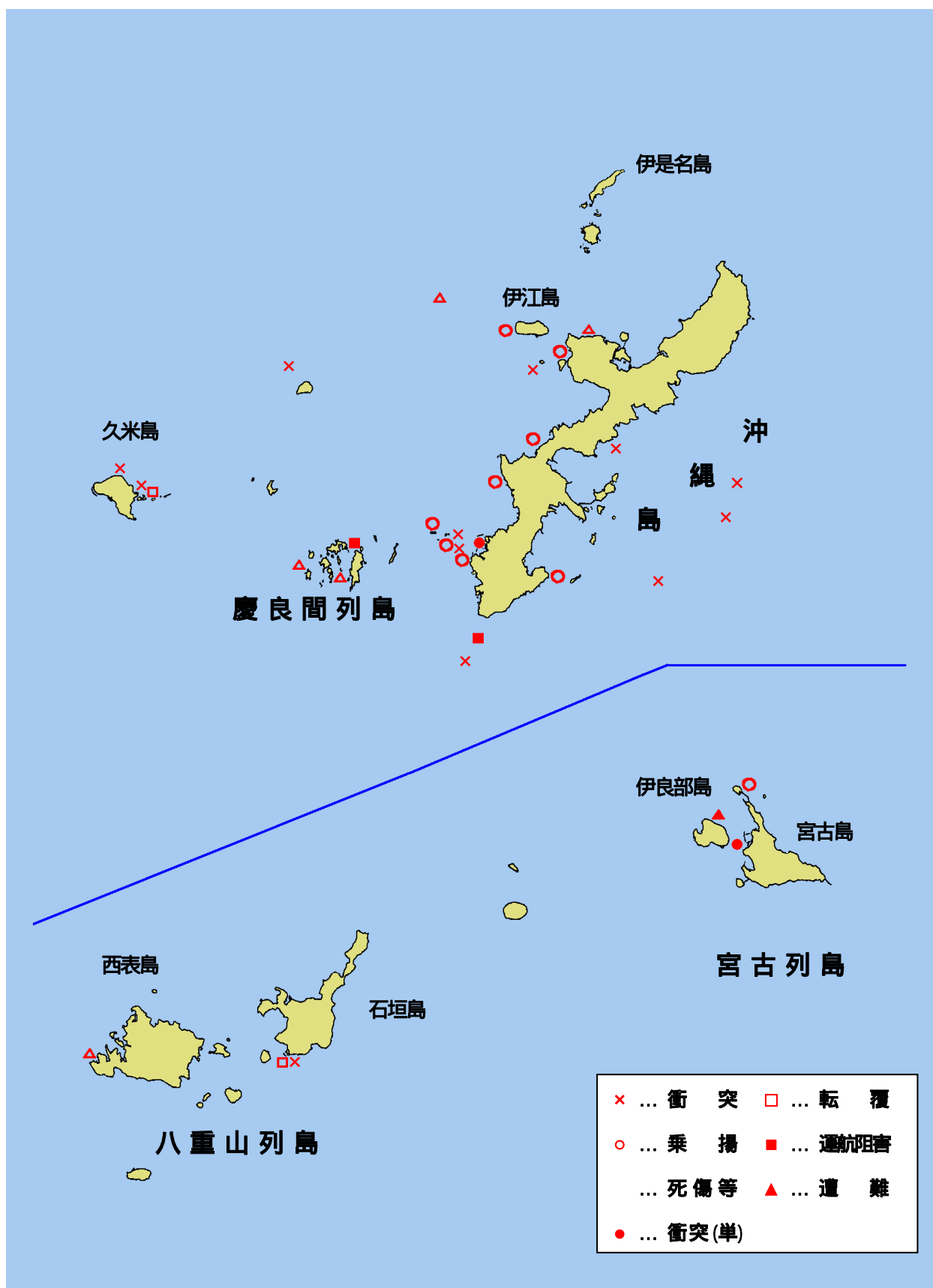
那覇支部全体の年別裁決件数

13年	14年	15年	16年	17年	18年	合計
60	64	67	59	50	34	334

(2) 発生海域の状況

遊漁船の海難発生海域は、沖縄島周辺に多く発生しています。

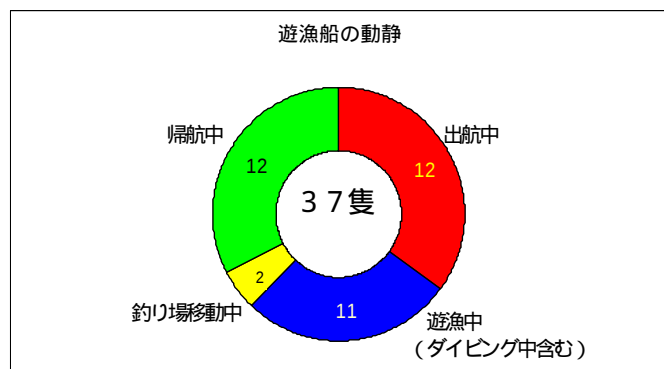
遊漁船の海難発生海域をみると、沖縄島周辺が多いものの、海域的な特徴は特に見られません。乗揚、転覆はすべてさんご礁付近で発生しています。



(3) 海難発生時の動静

出航中・遊漁中（ダイビング中含む）及び帰航中ともほぼ同数発生しています。

海難発生時の遊漁船の動静については，出航中が12隻で約32%，帰航中が12隻で約32%，遊漁中（ダイビング中含む）が11隻（漂泊中7隻及び錨泊中4隻）で約30%，釣り場移動中が2隻で約5%となっています。



(4) 死傷者の発生状況

死傷者の発生状況

死傷等名	件数	死傷者の内訳	人数	けが等の種類	海難種類
死亡	3	船長	2	溺死2	転覆, 衝突(単)
		潜水者	1	推進器が接触	衝突
重傷	4	船長	1	骨折	衝突
		乗組員	1	左下腿内果上複雑挫創(プロペラに接触)	死傷等
		釣客	1	骨折(波浪により跳ね上げられ甲板上に落下)	死傷等
		遊泳者	1	裂傷(プロペラに接触)	死傷等
軽傷	9	船長	2	打撲傷, 裂傷	衝突
		釣客	1	捻挫等	衝突
		潜水者	1	打撲傷(プロペラに接触)	死傷等
		ダイビング客	5	打撲傷	衝突

死亡3件

ダイビングポイントで走錨中，磯波を受け転覆し，船長溺死（救命胴衣不着用）
 釣り場に向け航行中，灯標に接触し，海中転落した船長溺死（救命胴衣着用不詳）
 潜水者を出迎えのため航行中，プロペラが潜水者に接触

重傷4件

波浪が高く船首部が激しく上下動しながら航行中，無防備な姿勢で船首甲板に腰掛けていた釣客が跳ね上げられ同甲板上に落下

狭い水道において北上する A 丸が狭い水道の左側を航行し，南下する右側によって航行中の B 丸と衝突，B 丸船長が骨折の重傷

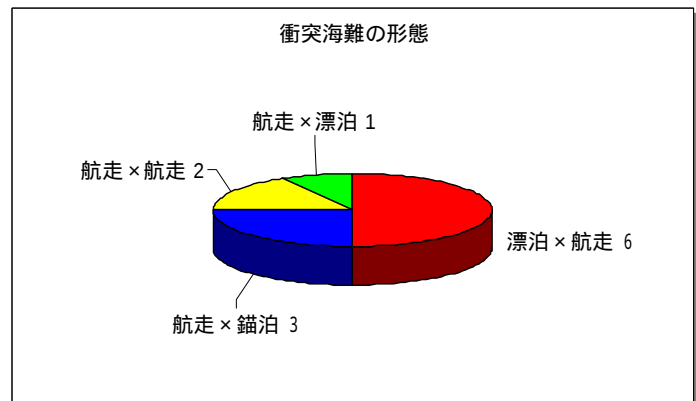
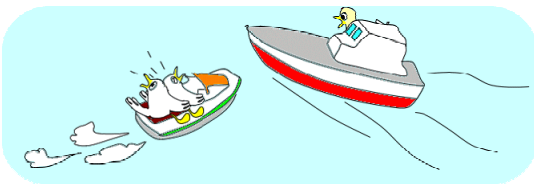
錨を入れたまま半クラッチ状態で主機を始動し，船体が移動するとともにプロペラに遊泳者が接触

ダイビングポイントで乗組員を海中に入れて錨泊作業中，プロペラが同乗組員に接触

軽傷 9 件 衝突による打撲傷等

(5) 衝突海難の形態

遊漁船の衝突海難 12 件のうち，漂泊中に航走中の船舶が衝突したものが 6 件，航走中に錨泊中の船舶に衝突したものが 3 件，航走中同士の船舶が衝突したものが 2 件，航走中に漂泊中の船舶に衝突したものが 1 件となっています。



(6) 海難種類別の原因とその理由

衝突海難の原因

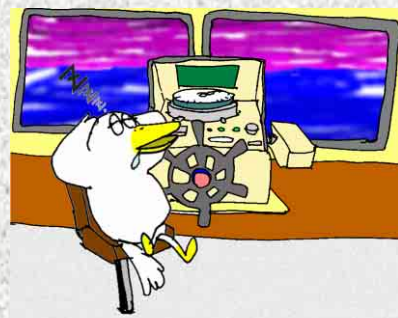
~~【航行中】~~

見張り不十分 5 件

- ・付近に他船はいないと思っていた
- ・右船首方で釣中の僚船に気をとられていた
- ・携帯電話通話中で錨泊船に気付かなかった
- ・第三船に気をとられていた
- ・タンカー以外に錨泊船はいないと思っていた

居眠り運航 1 件 (横切り保持船)

- ・まさか居眠りすることはないと思っていた



動静監視不十分 1件

- ・近づいてから相手船を替わせばよいと思っていた

針路確認不十分 1件

- ・転舵後、操舵を遠隔から自動に切り替えるためスイッチを見るのに気をとられていた

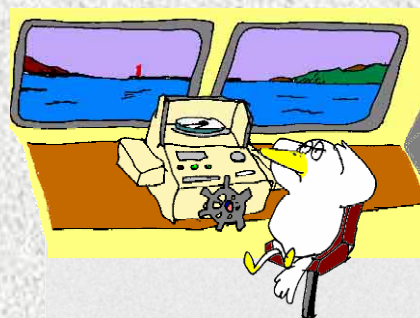
航法不遵守（狭い水道）2件（遊漁船同士）

- ・（右側航行）相手船が左側航行しているので自船も左側を航行
- ・（衝突回避）そのうち相手船が右転すると思っていた

~~【漂泊中】~~

見張り不十分 4件

- ・周囲に他船はいないと思っていた
- ・帰航準備に気を奪われていた
- ・トローリング用引縄の点検に熱中していた
- ・釣客の世話に気をとられていた



動静監視不十分 1件

- ・停泊中の自船を相手船が避けてくれると思っていた

原因なし 1件

乗揚海難の原因

船位確認不十分 5件

- ・夜間、さんご礁域外縁近くの釣場に接近中、懐中電灯で砕け波を視認できると思い、灯標等を確認しなかった
- ・さんご礁で挟まれた水路に向け航行中、灯浮標を誤認した
- ・帰航中、釣客との雑談に気をとられていた
- ・さんご礁帯の掘り下げ水路を帰航中、この程度の風なら圧流されないと思い、レーダー等を活用した船位確認不十分
- ・そのうち視界が回復すると思っていた（目視による船位確認を行わなかった）

水路調査不十分 3件

- ・派遣社員に誘導されて操船した際に、水路状況を確認せず、帰航時同社員が下船して水路不明のまま入港しようとした
- ・日没までに帰港するつもりで、海水の変色状況を見ながら航行すればよいと思っていた

- ・さんご礁が島から遠くまで拡張していないと思っていた

居眠り運航 1件

- ・まさか居眠りすることはないと思っていた

死傷等海難の原因

釣客に対する安全確保の措置が不十分

- ・船首方からの波浪が高まって船首部の上下動が激しくなる状況下、この程度の波浪ならば機関を半速力に減じれば大丈夫と思っていた → **乗客が跳ね上げられて甲板上に臀部を強打した**

主機を始動させる際、船体周辺の安全確認が不十分

- ・半クラッチで主機を始動させる際、船尾方に錨を入れているのでさほど移動することはないと思っていた → **プロペラが遊泳者に接触した**

ダイビングポイントでの錨泊作業の安全確認が不十分

- ・クラッチレバーを中立の位置に戻したつもりが、少し後進の位置になっていて、プロペラが回転していることに気付かなかった → **作業中の乗組員の左足にプロペラが接触した**

針路の選定が不適切で潜水者が存在する可能性のある海域を進行

- ・目的地にできるだけ早く到達することに気をとられていた → **素潜り中の潜水者にプロペラが接触**

国際信号旗A旗を掲げて停泊している相手船の周辺水域から十分に遠ざかる針路としなかった

- ・相手船の船上に多数の人影を認めたことから、休息しているもので、同船の周囲に潜水者はいないと思っていた → **浮上中の潜水者に船首が接触した**



転覆海難の原因

走錨を認めた際の措置不適切

- ・さんご礁外縁に接近する前に1人で抜錨して沖に出られると思い、同乗者の手助けを求めなかった
- #### やや高いうねりが寄せる状況下、干出さんご礁への進入を避けなかった
- ・短時間なら干出さんご礁域まで圧流されることはないと思っていた

第3 裁決事例

事例1 「航行中の遊漁船と漂泊中の遊漁船が衝突」

遊漁船A丸遊漁船B丸衝突事件（平成13年8月10日14時00分発生）

A丸は、全長18.12メートルのFRP製遊漁船で、船長（遊漁船歴12年）が1人で乗り組み、釣客7人を乗せ、粟国島北西約5海里に設置されたパヤオと呼ばれる浮魚礁でまぐろ釣りをを行うため、自動操舵で進行中、レーダーにより船首方で漂泊しているB丸を認めたが、前部甲板に張ったオーニングのため、死角に入って見えない状態のまま続航中、右舷船首がB丸の左舷船尾部に衝突した。

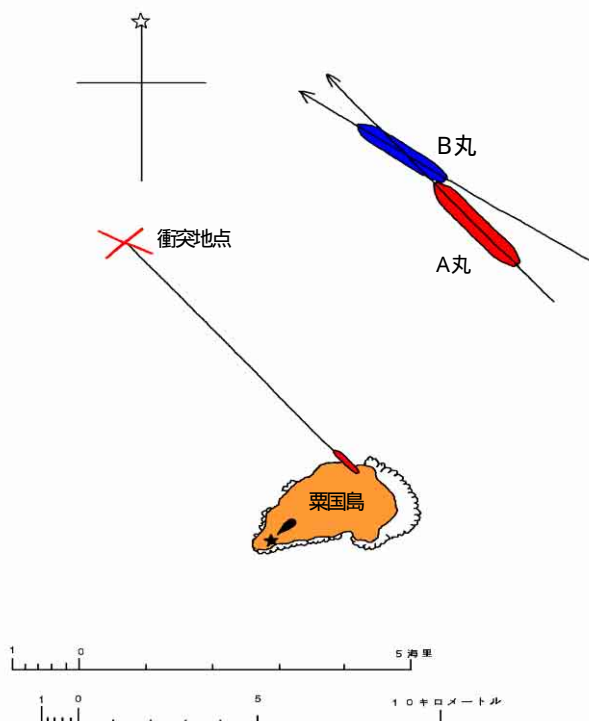
B丸は、全長16.10メートルのFRP製遊漁船で、船長（遊漁船歴20年）が1人で乗り組み、釣客10人を乗せ、衝突地点付近で漂泊して遊漁を行っていたところ、船長は足下の引き縄の点検に熱中して周囲の見張りを十分に行わなかったため、接近するA丸に気付かず、左舷船尾約150メートルに接近してくるのを初めて視認したが、釣模様を尋ねるつもりで近づいてきたものと思い、機関を始動して移動するなどの、衝突を避けるための措置をとらないまま漂泊を続け、その後、至近に接近したA丸を避けようと機関を始動しようとしたとき、前示のとおり、衝突した。（両船死傷者なし）

海難原因 A丸が、動静監視不十分で、前路で漂泊中のB丸を避けなかった。
B丸は、見張り不十分で衝突を避けるための措置をとらなかった。

問題点

A丸側...レーダー映像でB丸を認めた場合、船首死角があったにもかかわらず、動静監視を十分に行わなかった。

B丸側...接近する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わなかった。



教訓

航行中は、船首死角を補いながら他船の動静監視を十分に行おう。

漂泊中も接近する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おう。

事例2 「帰航中の遊漁船が灯浮標を誤認して乗揚」

遊漁船C丸乗揚事件（平成14年6月29日16時55分発生）

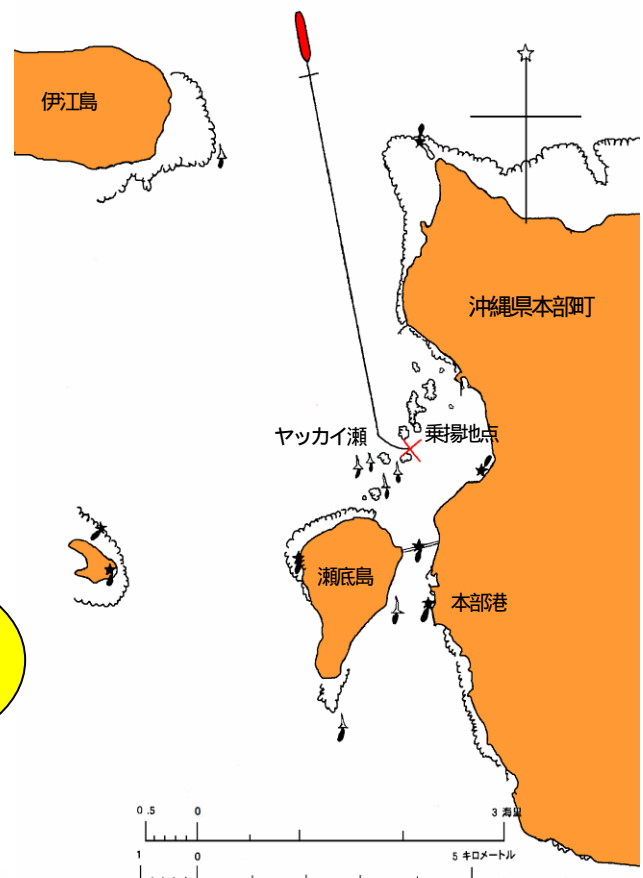
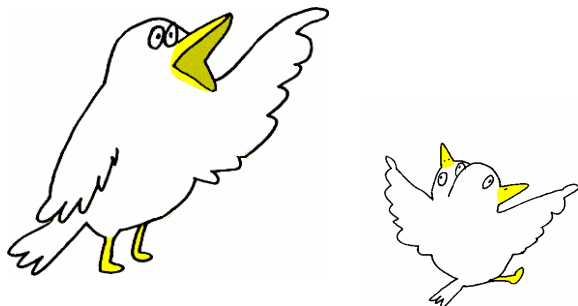
C丸は、全長14.50メートルのFRP遊漁船で、船長（遊漁船歴8年）が1人で乗り組み、釣客7人を乗せ、本部港北西方約5.1海里の釣り場において釣りを行ったのち、帰途に付いたが、瀬底島北方の干出さんご礁手前において、灯浮標を誤認していることに気付かないまま続航中、船首至近にヤッカイ瀬外縁の白波を認め、左舵をとったが、同瀬の浅礁に乗り揚げた。（死傷者なし）

海難原因 C丸が、干出さんご礁で挟まれた水路に向け南下中、船位の確認が不十分であった。

問題点

干出さんご礁の存在を十分に知っていたのに、同礁に著しく接近しないようレーダーを活用したり、周囲の灯浮標の位置関係を確認するなどの船位の確認を十分に行わなかった。

レーダーを活用したり、船位の確認をしっかりとしよう！



教訓

日頃から経験や勘に頼ることなく、レーダーを活用したり、周囲の灯浮標の位置関係を確認するなどの船位の確認を行うことを心がけよう。

事例3「釣り場に向かって航行中、 波浪による船体の上下動で乗客が負傷」

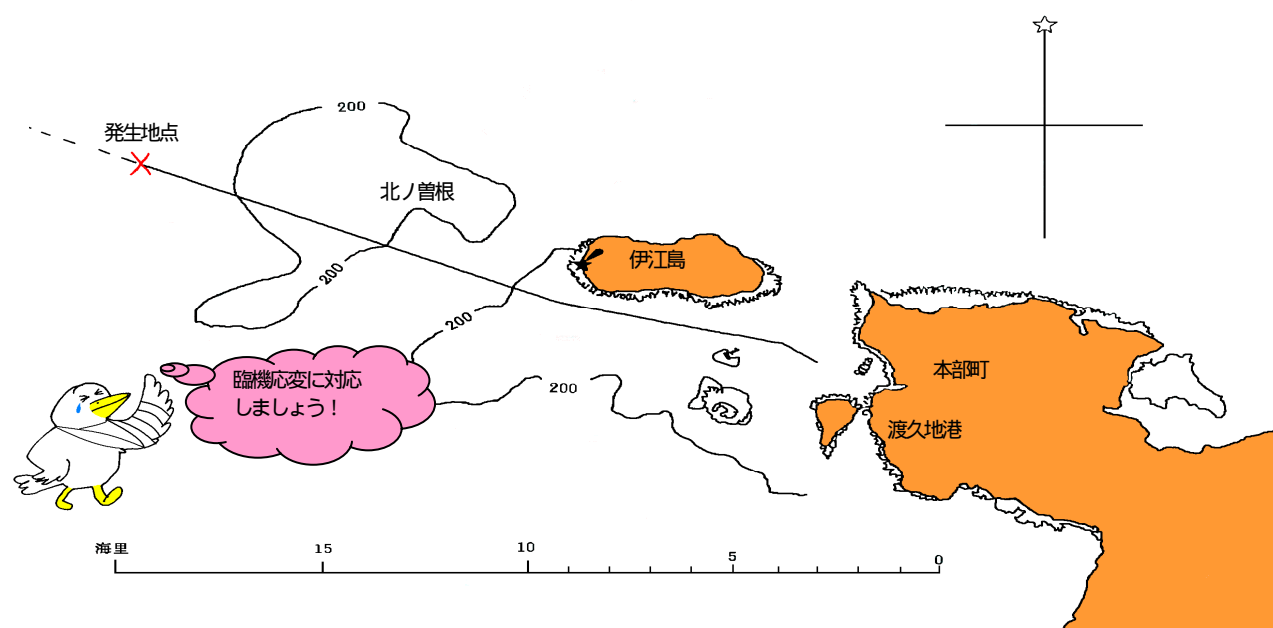
遊漁船D丸釣客負傷事件（平成15年5月26日06時42分発生）

D丸は、全長15.84メートルのFRP製遊漁船で、船長（遊漁船歴8年）ほか2人が乗り組み、船首甲板に2人、前部甲板に3人、船尾甲板に7人の計13人の釣客を乗せ、遊漁の目的で、渡久地港を発し、同港西方約27海里沖合にあるパヤオに向かった。

発航後、北ノ曽根付近に差し掛かったところから船首方からの波浪が高まる状況となったが、この程度の波浪ならば機関を減速すれば大丈夫だと思い、船首甲板側の釣客を客室や船尾甲板の安全な場所に移動させないまま進行し、同甲板上に腰掛けていた釣客の1人が、右舷船首側から高起した波浪による船体の上下動で、臀部を強打した。

当時の気象海象：北西風，風力4，波高約2.5メートル，海上風警報発令中

海難原因 D丸が、船首方からの波浪が高まって船首部の上下動が激しくなった際、釣客に対する安全確保の措置が不十分で、速やかに客室や船尾甲板などの安全な場所に移動させなかった。



問題点 波浪が高まって船首部の上下動が激しくなった際、この程度の波浪なら機関を半速に減じれば大丈夫と思い、船首甲板に腰掛けていた釣客を速やかに客室や船尾甲板の安全な場所に移動させなかった。

教訓

航行中、波浪が高まって船首部の上下動が激しくなった場合、釣客を速やかに安全な場所に移動させよう。

また、気象、海象の変化に注意し、少しでも危険だと思ったら、釣りを中止するなど、臨機応変に対応しよう。

第4 まとめ

沖縄周辺海域における遊漁船海難の分析によって明らかになったことは、航泊の形態を問わない衝突海難とさんご礁付近での乗揚海難が多く、これらの原因をみると、適切な見張りや船位の確認を怠るなどの人的要因に起因する海難が目立っています。

以上のことから、次のような点を留意して安全な運航にあたるよう心がけて下さい。

発航前

海図等により、水路調査を十分に行い、目的地までの無理のない運航計画を立てるとともに、GPSやレーダーを搭載していない場合には必ず海図又は小型船用簡易港湾案内を携行すること

釣客には必ず救命胴衣を着用させるとともに、遵守すべき注意事項を十分に説明すること

機関関係の発航前点検を十分に行うこと

出航中及び帰航中

船首死角を補う見張りを励行すること

僚船等の動静や携帯電話等での連絡に気をとられて見張りがおろそかにならないようにすること

釣客の行動を十分に把握し、危険な場所に立ち入らないよう規制すること

さんご礁海域を航行するときには経験や勘に頼ることなく、航路標識や航海計器を活用して船位を確認すること

浅礁の識別が困難なときには、余裕を持って確かめられるよう大幅に減速すること

釣り具等片付けは帰港後に行い、操船に専念すること

帰港まで気を引き締めて操船すること

遊漁中

釣客への応対など、作業を行いながらも見張りを十分に行うこと

接近する船舶に避航を期待せず、同船に対して警告信号を行うこと

船舶が接近する場合は、機関をすぐに使用できる態勢をとること

なお、当支部が平成20年1月に発行した、「ダイビング船の海難と再発防止」についても参照して下さい。

〒900-0001 那覇市港町2-11-1
門司地方海難審判庁那覇支部書記課

電話 098 - 868 - 9334

FAX 098 - 862 - 8156

海難審判庁HP <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>

メールアドレス maia@mlit.go.jp



海 難 審 判 庁