

関東・東海沿岸における遊漁船・瀬渡船海難(平成 19 年度版)



運航基準の把握と遵守を！



平成 20 年 3 月
横浜地方海難審判庁

(写真提供 静岡県遊漁船業協会)

【目次】

はじめに	1
1 当庁管轄各都県の遊漁船登録状況	1
2 遊漁船及び瀬渡船の海難(発生した海難の状況)	1
(1) 関係船舶と発生海域	1
(2) 発生月・曜日・時刻	3
(3) 船舶の大きさ	3
(4) 遊漁船・瀬渡船の汽笛装備と使用状況	4
(5) 遊漁船・瀬渡船の船長	4
(6) 死傷者の状況	4
3 衝突の形態	5
(1) 衝突の原因	5
(2) 船種ごとの原因	6
(3) 遊漁船・瀬渡船が航走中であつた場合	6
(4) 遊漁船・瀬渡船が漂泊中・錨泊中であつた場合	8
4 単独海難(乗揚など)の形態	10
5 事例	11
6 裁決速報	14
7 遊漁船業に携わる皆様へ	15

はじめに

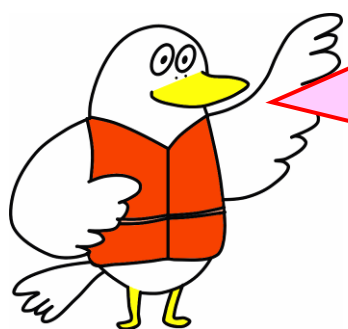
横浜地方海難審判庁の管轄区域では遊漁船業が盛んで、登録遊漁船隻数は全国の30%弱を占め、神奈川県と静岡県は登録隻数で全国第2位と第3位です。

当庁では、平成13年から18年の6年間で、58件の遊漁船及び瀬渡船の関係する海難について、裁決により原因を明らかにしました。

今回、遊漁船業に携わる皆様に海難の現状を理解していただくことで再発防止を図るため、遊漁船及び瀬渡船の海難について詳しく調べてみました。

1 当庁管轄各都県の遊漁船登録状況

横浜地方海難審判庁の管轄区域の各都県には、平成17年3月現在、5,279隻の遊漁船が登録されています。届出制だった平成14年12月の隻数と比較すると、約半分になっています。



全国登録数でも、神奈川県が第2位、静岡県が第3位。

【表1 管轄各都県の遊漁船等登録】

	登録遊漁船数	比率
神奈川県	1155	21.9%
静岡県	1146	21.7%
千葉県	973	18.4%
三重県	902	17.1%
東京都	512	9.7%
愛知県	402	7.6%
茨城県	189	3.6%
合計	5279	100.0%

(データ提供 全国遊漁船業協会)

「遊漁船業の適正化に関する法律」について

昭和63年7月に発生した遊漁船と潜水艦の衝突海難をきっかけに、平成元年10月「遊漁船業の適正化に関する法律」が施行されました。当時、遊漁船業は届出制でしたが、その後、平成15年4月に一部改正が行われて登録制となっています。

2 遊漁船及び瀬渡船の海難（発生した海難の状況）

外房、東京湾、三浦半島、伊豆半島、御前崎、伊勢湾付近で多く発生

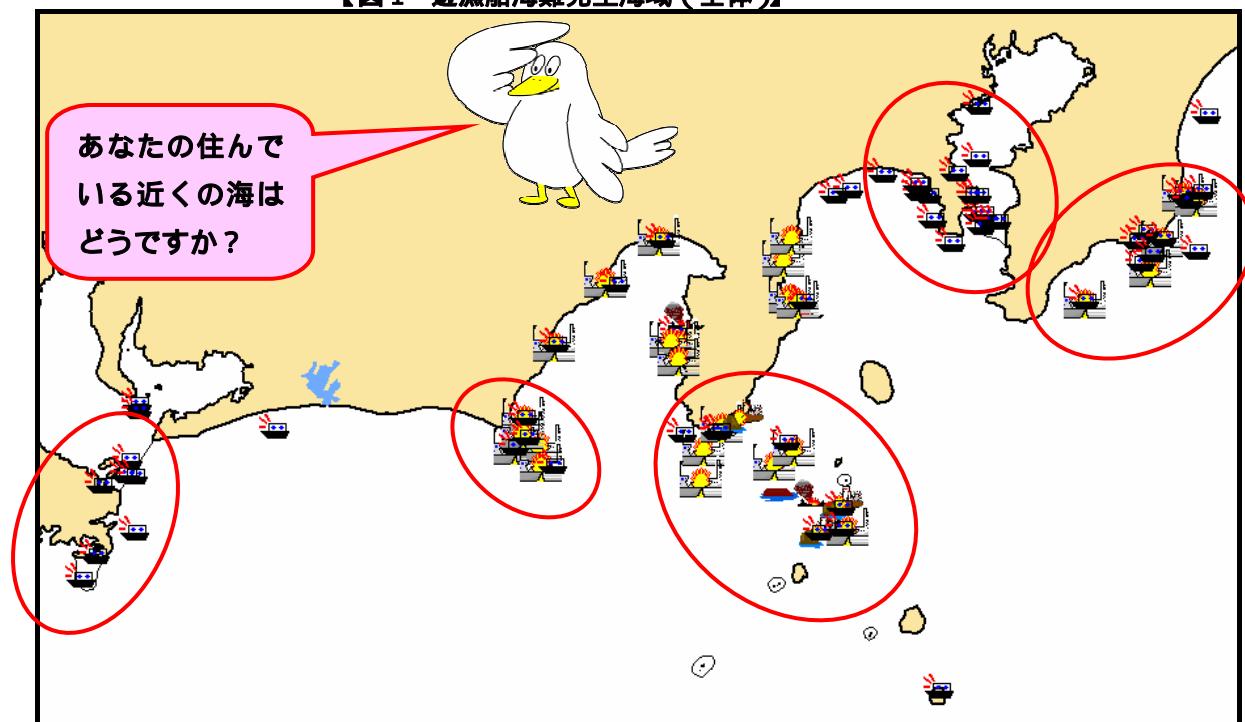
(1) 関係船舶と発生海域

対象とした期間中に理事官の調査対象となった遊漁船・瀬渡船の関係する海難は126件で、海難の種類は衝突が84件と圧倒的に多く、全体の3分2を占めています。次いで乗揚及び遭難が各9件、死傷が6件となっています。

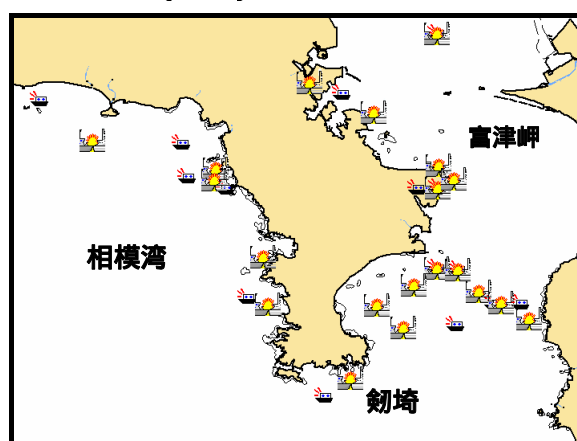
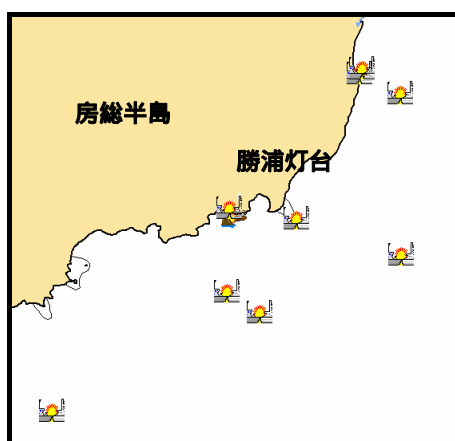
関係した船舶は212隻で、遊漁船・瀬渡船は132隻です。それ以外の船舶80隻は、遊漁船・瀬渡船と衝突した船舶（相手船）で、内訳はモーターボート・ヨットなどが38隻、漁船25隻、貨物船・油送船14隻と続きます。

外房（房総半島太平洋側）・東京湾・三浦半島・伊豆半島・御前崎・伊勢湾で多く発生しています。

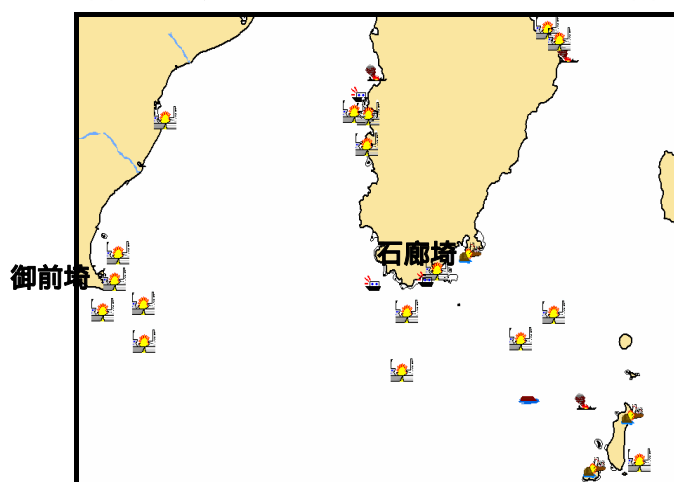
【図1 遊漁船海難発生海域（全体）】



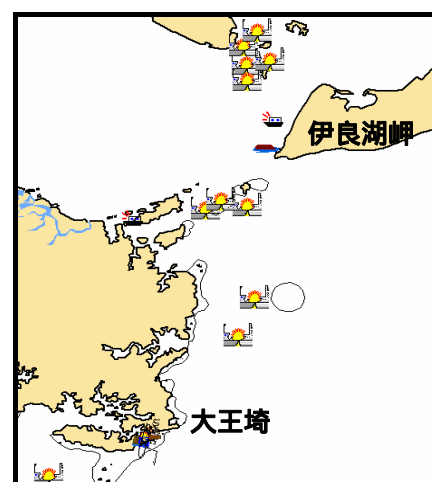
【図2 遊漁船・瀬渡船海難発生海域（詳細）】



【図2-1 外房】



【図2-2 東京湾】



【図2-3 伊豆半島から御前埼】

【図2-4 伊勢湾】

海難種類の表示：

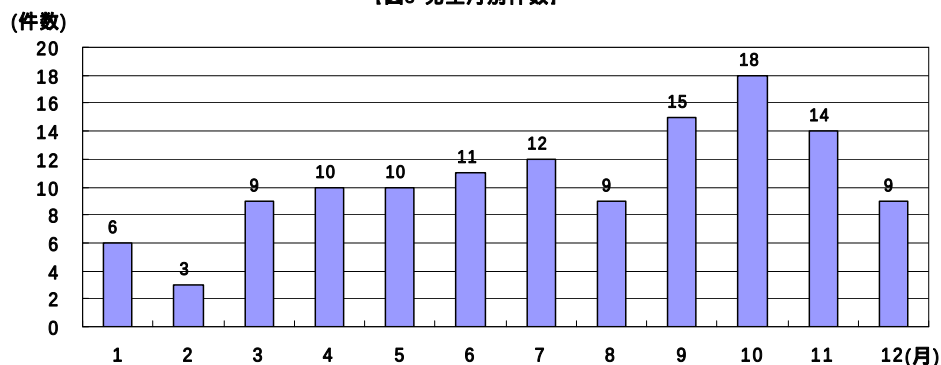
	衝突		乗揚		転覆		機関損傷・火災		その他海難
--	----	--	----	--	----	--	---------	--	-------

(2) 発生月・曜日・時刻

10月に最も多く18件が発生し、次いで9月に15件となっています。

海難の発生は週末に集中しており、日曜の午前(16件)、土曜日の午後(15件)、日曜日の午後(12件)で、全体の3分の1になります。(図3と4参照)

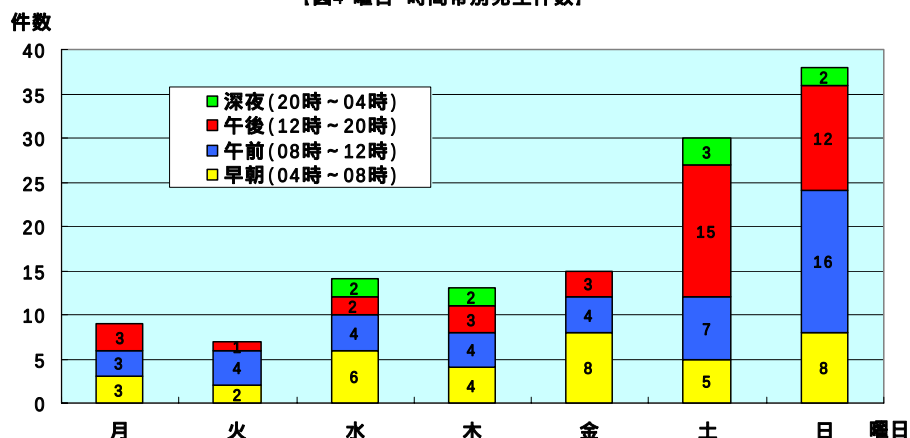
【図3 発生月別件数】



やっぱり土曜の
午後と日曜日
が多いんだ！



【図4 曜日・時間帯別発生件数】



(3) 船舶の大きさ

遊漁船・瀬渡船 132 隻を船の長さで分類すると、117 隻(89%)が20メートル未満です。内訳は、12メートル未満が64隻、12メートル以上20メートル未満が53隻になります、20メートル以上のものは15隻です。

衝突の相手船 80 隻中、20メートル未満の船舶が61隻と全体の76%を占めています。(表2参照)

【表2 船舶の大きさ】

(単位：隻)

船種・トン数	12m未満	12m～20m	20m～50m	50m以上	計
遊漁船	60	53	13	0	126
瀬渡船	4	0	2	0	6
漁船	14	7	3	1	25
貨物船	0	0	3	11	14
旅客船	0	0	0	1	1
モーターボート・ヨットなど	37	1	0	0	38
その他	2	0	0	0	2
計	117	61	21	13	212

(4) 遊漁船・瀬渡船の汽笛装備と使用状況

遊漁船・瀬渡船の装備では、ほとんどが汽笛を装備しています。

衝突 49 件に関係した船舶 98 隻のうち、遊漁船・瀬渡船 54 隻と相手船のうち小型船舶 37 隻の汽笛装備と使用状況は表 3 のとおりです。

衝突の相手船には、汽笛などを装備することが規定されていない長さ 12 メートル未満の船舶が多く含まれていることにも注意を払う必要があります。

【表 3 遊漁船・瀬渡船及び小型船舶の汽笛装備・使用状況】

船種・全長	12m未満		12m～20m		20m以上		計
遊漁船	あり・使用	1	あり・使用	0	あり・使用	0	54
	あり・不使用	18	あり・不使用	30	あり・不使用	2	
	なし	2	なし	1	なし	0	
漁船	あり・使用	4	あり・使用	1	あり・使用	0	15
	あり・不使用	6	あり・不使用	0	あり・不使用	2	
	なし	0	なし	0	なし	0	
	不詳	0	不詳	2	不詳	0	
ボート・ヨット類	あり・使用	0	あり・使用	0			22
	あり・不使用	10	あり・不使用	1			
	なし	9	なし	0			
	不詳	2	不詳	0			
計	52		35		4		91

(5) 遊漁船・瀬渡船の船長

裁決のあったすべての海難 58 件に関係する遊漁船・瀬渡船は 63 隻になり、その船長については、以下のとおりになります。

年齢

船長 63 人の平均年齢は 52.0 歳で、最も多いのは 60 歳代以上です。

経験

44 人（70％）が 20 年以上の海上経験があります。

遊漁船業の経験をみると 23 人（37％）が 20 年以上の経験を有しています。

業務形態

遊漁船業と漁業とを兼業している人が約 6 割を占めています。

(6) 死傷者の状況

海難に関係した 212 隻中 57 隻、3 割弱の船舶で 123 人の死傷者が発生しています。遊漁船・瀬渡船では、132 隻中 36 隻で 93 人の死傷者が発生し、うち 14 人が死亡もしくは行方不明となっています。

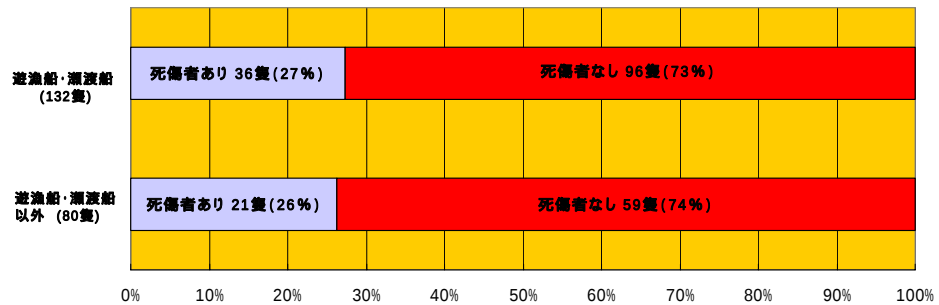
また、相手船では、80 隻中 21 隻で 30 人の死傷者が発生し、うち 3 人が死亡しています。

一般的に、遊漁船は貨物船など他の船舶に比べ、死傷者の発生隻数は少ないのですが、釣り客を乗船させていることにより 1 隻あたりの死傷者数は多くなる傾向があります。ひとたび海難が発生すると死傷など損害が大きくなることを認識する必要があります。

【表 4 死傷者数】

	死亡・行方不明	負 傷	計
遊 漁 船 乗 組 員	4	14	18
遊 漁 船 釣 り 客	10	65	75
遊漁船以外の乗組員	2	18	20
遊漁船以外の旅客	1	9	10
合 計	17	106	123

【図 5 全船舶に対する死傷者発生比率】



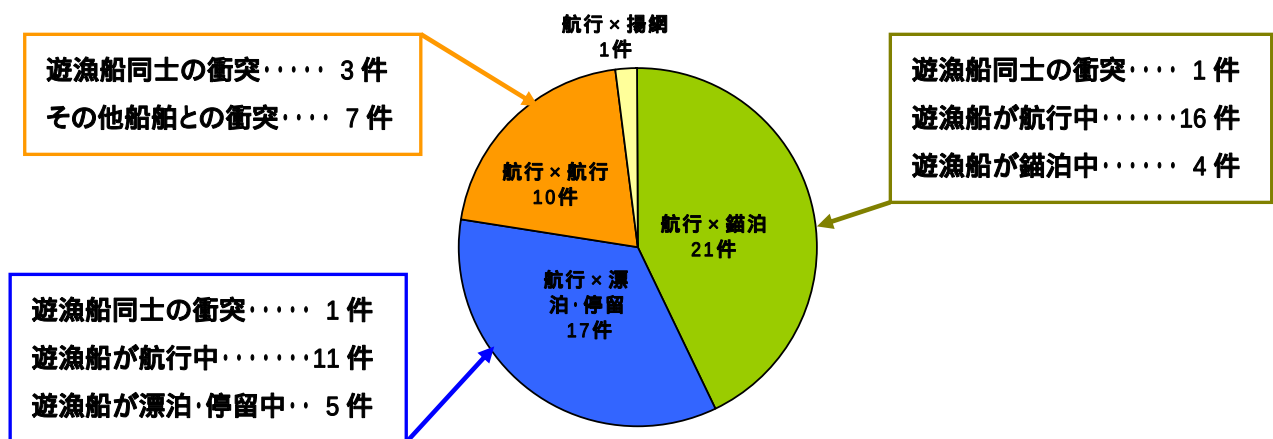
3 衝突の形態

錨泊・漂泊・停留中の衝突も少なくない

裁決のあった衝突 49 件を分析すると、衝突時の両船の動静は、航走中の船舶が漂泊や錨泊するなどほぼ停止している船舶に衝突したものが 39 件（80%）を占めており、航走中同士の衝突によるもの 10 件（20%）を大きく上回っています。

ここからは、衝突の発生原因について、遊漁船が航走していた場合 40 件（遊漁船同士 5 件を含む）、遊漁船が漂泊や錨泊するなどしていた場合 9 件の 2 つの形態に分け、遊漁船に視点をおいて詳しくみてみます。

【図 6 衝突における船舶間の動静】



(1) 衝突の原因

見張り不十分が最多の原因

衝突海難 49 件で指摘された海難原因の総数は、188 あります。見張り不十分が 61 で最多です。

遊漁船・瀬渡船においては、衝突に関係した 54 隻に対し、41 隻に見張り不十分が指摘され、全体の 76% で指摘されています。

【表 5 衝突の海難原因（全体）】

単位：原因

原因	遊漁船・瀬渡船	その他船舶	合計	比率
見張り不十分	41	20	61	32.45%
動静監視不十分	9	6	15	7.98%
航海機器操作未習熟	1	0	1	0.53%
右側端航行を行わなかった	0	1	1	0.53%
原因とならない	1	6	7	3.72%
相手船を避けず	31	8	39	20.74%
相手船の前路に進出	6	0	6	3.19%
衝突回避措置取らず	12	13	25	13.30%
衝突回避協力動作取らず	2	6	8	4.26%
信号不履行	10	15	25	13.30%
計	113	75	188	100.00%

（裁決においては、複数の原因が示されるので、件数よりも原因の数は多くなります。）

(2) 船種ごとの原因

遊漁中に変針するときの見張りが不十分

遊漁船・瀬渡船のみに指摘された原因として、急な変針等によって無難な態勢であった他船と衝突する「相手船の前路に進出」があります。（表 5 参照）

(3) 遊漁船・瀬渡船が航走中であった場合

原因

裁決で指摘している原因として、遊漁船・瀬渡船側と相手船側ともに最も多いのが「見張り不十分」です。遊漁船・瀬渡船では 45 隻中 34 隻（原因）と 8 割弱、その他船舶でも 35 隻中 11 隻（原因）と 3 割で指摘されています。

また、相手船を視認していたものの、その後の動向について見張りを怠った「動静監視不十分」も多く指摘されています。

【表 6 発生の原因】

単位：原因

原因	遊漁船・瀬渡船	その他船舶	合計	比率
見張り不十分	34	11	45	30.00%
動静監視不十分	8	6	14	9.33%
原因とならない	1	6	7	4.67%
航海機器操作未習熟	1	0	1	0.67%
右側端航行を行わなかった	0	1	1	0.67%
信号不履行	4	15	19	12.67%
衝突回避措置を取らず	6	12	18	12.00%
衝突回避協力動作を取らず	2	6	8	5.33%
相手船を避けず	30	1	31	20.67%
相手船の前路に進出	6	0	6	4.00%
合計	92	58	150	100.00%

なぜ「見張り不十分」となったのか

こんな時間や天候では船なんかいない…。その「思い込み」が原因

過去の経験による早まった判断や思い込みが見張りを妨げたことが多く指摘されています。

【表 7 航走中の遊漁船・瀬渡船の「見張り不十分」「動静監視不十分」に至った理由】

見張り不十分 (33 原因)	時間や天候や場所から他船はいないものと思った	6
	前路に他船はいないものと思った	3
	別方向の他船に気が向いていた	6
	魚群探知機を見ていた	4
	一瞥して他船はいないものと思った	4
	他船を替わしたので、もう船はいないものと思った	2
	他船の無線情報をそのまま信用していた	1
	操縦席の窓がひび割れて見えにくかった	1
	レーダーの映像を海鳥と思った	1
	レーダーで確認した隻数を忘れていた	1
	発進前の前方確認を怠った	1
	波しぶきがかかるので、身をかがめて操船していた	1
	遊漁開始のタイミングを見計らうのに気が向いていた	1
	大型船の引き波に気を取られた	1
動静監視不十分 (8 原因)	魚群探知機を監視していた	2
	相手船とは無難に替われるものと思った	2
	相手船までまだ距離があるので、魚群探知機の監視を続けた	1
	減速したので、回避するまでまだ時間があるものと思った	1
	相手船が回避するものと思った	1
	相手船は自船の前路にいないと思った	1

表 6 記載の遊漁船・瀬渡船の「見張り不十分」は 34 原因ですが、これには錨泊中の遊漁船 1 原因を含んでいます。

航走中の遊漁船・瀬渡船の死傷者及び損害

40 件中 27 件（68％）、航行中の遊漁船・瀬渡船では 43 隻中 9 隻（21％）、その他船舶では 35 隻中 18 隻（51％）に死傷者が生じています。

遊漁船・瀬渡船では船員に対して釣り客の受傷率が高くなる傾向があります。これは遊漁船・瀬渡船が多数の釣り客を乗せていることによるものです。

船体の損害では、多数の釣り船が出ている海域でモーターボートや手漕ぎボートに衝突したことで相手船が全損したケースが目立ちます。

遊漁船の船長の認識

衝突後、理事官による面接調査や海難審判の中で、船長が海難についてどのように感じているのか、判明したものを取り上げてみました。

【表 8 船長の認識】

普段はあまり釣り船などは出ていない時間帯だった
波が高かったので、他に釣り船は出ていないと思った
他船の釣果が気になった
他船を避航したのもう他に船はいないと思った
相手船が本船を回避してくれると思った
停まっていた船の陰に船がいるとは思わなかった
手漕ぎボートがこんな沖合まで出てきていると思わなかった
周辺の遊漁船との距離が気になって死角を解消する操船が出来なかった
錨泊船の形象物が目に入らなかった
魚群探知機の監視に集中していた
レーダーには全ての映像が映るものと思い過信していた
相手船が航法やマナーを守ってほしい

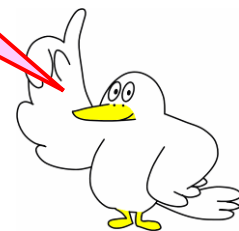
遊漁船の船長が思う防止策と実際に講じた措置

船長が思う防止策と実際に講じた措置で判明したものを取り上げてみました。

【表 9 必要と思った防止策】

周囲の見張りをしっかり行う
死角を解消する操船を行う
自分の思い込みをなくす

あたりまえの事ですが、
基本が大切なんです。



【表 10 実際に行った防止策】

操舵室の改良(天井から顔を出せるようにした)
操船姿勢の変更(いすの高さを上げた、踏み台を置いた)
釣り客にも見張りの手伝いをお願いすることにした

- (4) 遊漁船・瀬渡船が漂泊中・錨泊中であつた場合
原因

裁決で指摘された原因として、遊漁船・瀬渡船側及び航走中の相手船側ともに最も多いのが「見張り不十分」です。(表 11 参照)

なぜ見張り不十分となったのか

遊漁中、衝突直前まで相手船を認めていない

漂泊・錨泊中の遊漁船・瀬渡船船長の動きをみると、航走中の遊漁船と同様遊漁に伴う作業に没頭して見張りが十分に行われていなかったことが浮き彫りになります。

遊漁客の状況を気にしているものが最も多く、船長自身も遊漁に熱中している事例も見受けられました。

衝突した相手船の動向をみると、すべての船舶において衝突直前まで相手船を認めないまま衝突に至っています。

自船が漂泊や錨泊していたとしても、自船に気付かないまま他船が接近する例があることを認識する必要があります。

【表 11 遊漁船が漂泊・錨泊時の衝突原因】

原因	遊漁船・瀬渡船	その他船舶	合計	比率
見張り不十分	7	9	16	42.11%
動静監視不十分	1	0	1	2.63%
信号不履行	6	0	6	15.79%
衝突回避措置を取らず	6	1	7	18.42%
相手船を避けず	1	7	8	21.05%
合計	21	17	38	100.00%

【表 12 - 1 遊漁船・瀬渡船が「見張り不十分」「動静監視不十分」となった理由】

遊漁に気を取られていた (6 原因)	客の状況に目が向いていた	4
	自分も遊漁を行っていた	1
	撒き餌等作業に集中していた	1
その他 (2 原因)	相手船が避けるものと思っていた	2

【表 12 - 2 相手船が見張り不十分となった理由】

操船以外の作業に気を取られていた (5 原因)	漁獲物の選別作業	2
	船内作業	2
	他船との交信	1
相手船はいないと思っていた (4 原因)	一瞥して他船はいないと思っていた	2
	別の遊漁船群を替わしたので安心していった	1
	他の方向を監視していた	1

遊漁船・瀬渡船の周囲の状況

よい釣り場は船舶の往来が多い

ほぼ半数の遊漁船の周りには同様に遊漁船等がいます。

遊漁を行う海域は、よい釣り場で船舶の往来が多い海域です。他の船舶の存在を常に意識した遊漁が求められます。

遊漁船・瀬渡船の形象物等

他船に目立つスパンカが、自船にとっては死角になることも...

漂泊や錨泊していた遊漁船 11 隻のうち、錨泊していたのは 5 隻で、そのうち形象物を掲げていたのは 2 隻、掲げていないのは 3 隻です。

漂泊中の遊漁船は 6 隻で、4 隻ではスパンカを展張しており、このことから他船が自船を認めてくれるはずと考えている船長もいますが、スパンカの展張による船尾方向の死角が衝突原因として指摘される事例もありますので、同時に死角を解消する手段の検討が必要です。

漂泊・錨泊船の回避措置

大半の船は相手船の接近に「気づいていない」状態で遊漁中であり、回避する時間の余裕がないまま衝突に至っています。

レーダーや無線の傍受によって、相手船の接近を確認していても、相手船の避航に期待したまま自らは回避措置を取らず衝突に至った事例もあります。

漂泊・錨泊中の遊漁船の負傷者及び損傷

漂泊・錨泊中の遊漁船 7 隻で負傷者が発生

漂泊や錨泊していた遊漁船 11 隻中 7 隻で 12 人（船員 5 人，釣り客 7 人）の負傷者が発生しています。

全ての遊漁船が何らかの損傷を生じており，6 隻は船体の一部が圧壊する以上の大きな損傷となっています。

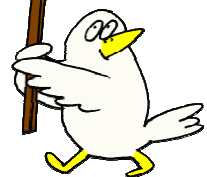
遊漁船の船長の認識

理事官による面接調査や海難審判の中で，船長が海難発生についてどのように感じているのか，主なものを取り上げてみました。

【表 13 遊漁船・瀬渡船船長の認識】

相手船が避けていくのが当然と思っていた
魚の食いつきがよくなり，撒き餌に夢中になってしまった
自身も釣りに夢中になっていた
スパンカで後方の視界が確保出来ていなかった
仲間の船なので，自船の釣果を聞きに来たのだと思った

相手船が避けていくのが当然ですか？



船長が必要を感じた防止策と実際に講じた防止策

船長が思う防止策と実際に講じた防止策です。

【表 14 必要と思った防止策】

周辺の見張りをしっかり行う
汽笛を鳴らす

【表 15 実際に行った防止策】

見張りを心がけるようにした
スパンカの張る高さを操縦室より高くして，後方の視界を確保した

4 単独海難（乗揚など）の形態

普段どおりのつもりが海難につながる

裁決のあった 58 件中，乗揚など遊漁船・瀬渡船単独の海難は 9 件あります。

海難種類別にみると，乗揚 6 件，橋脚への衝突，岩場への衝突，釣り客負傷が各 1 件です。

裁決で指摘した原因は，乗揚では，居眠り運航防止措置の不十分及び針路選定の不適切が各 2 件，船位の確認が不十分，波浪状況の確認不十分が各 1 件となっています。

居眠り運航に至った原因には，蓄積された疲労が解消されないまま運航を継続することにより，釣り場との往復など単調な作業時に居眠りに陥っています。

不適切な針路を選定することとなった原因は「過去の航行経験から安易に航行が可能と判断した。」「視界不良時に陸岸との距離の確認を十分に行わないまま転針を行った。」事を指摘しています。

単独海難では，死亡及び行方不明は発生していませんが，9 件中 6 件で 21 人（船員 2 人，釣り客 19 人）の負傷者が発生しています。また，発生率をみると前記の衝突よりも高くなっています。

5 事例

停留して遊漁中の遊漁船に、帰港中の漁船が衝突(双方の見張り不十分)

I 丸：漁 船 4.98 トン 登録長 10.30m 1 人乗組み
船 長：66 歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 18 年
S 丸：遊漁船 4.50 トン 登録長 10.48m 1 人乗組み 釣り客 5 人
船 長：46 歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 30 年
 発生日時場所：12 月 15 日 07 時 50 分 千葉県八幡岬南方沖合
 気象海象：晴 風力 2 北東風 視界良好
 損傷：**I 丸** 右舷船首部外板及び右舷船底外板に破口，機関室に浸水
S 丸 操舵室及び機関室囲壁損壊，右舷外板破口，機関室に浸水
 釣り客 1 人両大腿部打撲

【どんな海難？】

千葉県勝浦灯台南方約 9 海里で、僚船との無線交信に気を取られ、見張り不十分で帰港中の I 丸と、付近に自船に接近する他船はいないものと思いこんで、周囲の見張りを十分に行わず、停留中の S 丸が衝突した。

【I 丸の状況】

(32 分前)
自動操舵にて釣り場から帰港。

(2 分前)
僚船との無線交信に気を取られていた。

→発生現場の海域で操業する船舶は稀である。

前路に他船などいないと思った。

(わずか前)
S 丸の存在に気付かぬまま...

衝突

【I 丸】

07 時 18 分頃操業を終え、速力 13.0 ノット、自動操舵にて帰港していた。

【S 丸】

06 時に出港、釣り場に到着後スパンカを展開し、停留状態にて遊漁中。

【S 丸の状況】

(30 分前)

ポイントからずれたので、移動。

(10 分前)

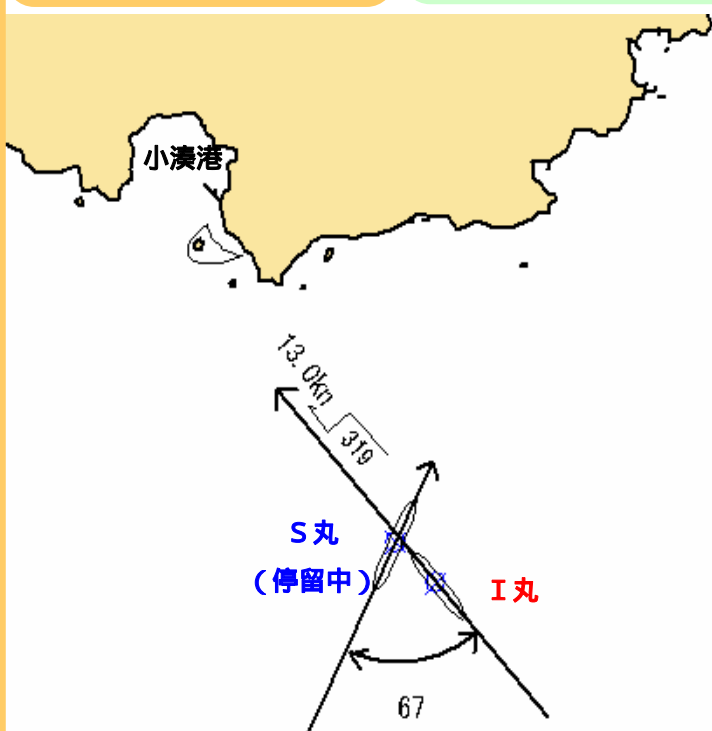
発生現場にて周囲を確認のうえ遊漁を開始。

(2 分前)

右舷船尾方から接近する I 丸に気付かず。
→遊漁を再開するとき、周囲を一瞥して付近に他船はいないと思った。

(わずか前)
機関音で I 丸の接近に気がついたが、身をかわずぐらいしか出ず。

衝突



停留し釣りをしているも、周囲の確認を！

自船が停まっているから「他船が避けてくれる」とは限りません。
 航走中・停泊中を問わず見張りを励行しましょう。

釣り場を移動中の遊漁船が錨泊中の遊漁船に衝突

M丸：遊漁船 19トン 全 長 19.80m 1人乗組み 釣り客5人

船 長：31歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 12年

S丸：遊漁船 11トン 登録長 12.59m 1人乗組み 釣り客5人

船 長：54歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 21年

発生日時場所：9月15日 07時56分 愛知県赤羽根漁港沖合

気象海象：晴 風力3 南東風

損傷：**M丸** 船首部ハンドレールの曲損及び船首外板擦過傷

S丸 右舷中央部及び操舵室圧壊、沈没

【どんな海難？】

新替えしたオートパイロットの操作ミスを操舵不能と勘違いしたM丸が、錨泊状態で遊漁中のS丸に衝突した。

【M丸船長】

・本件発生の5日前にオートパイロット装置を交換したが、操作方法を熟知していなかった。

【M丸の状況】

(6分前)

S丸を正船首方2海里に初認、釣果を確認しようと思い立ち23ノットの速力で自動操舵により航行。

(1分前)

S丸まで300mまで接近、速力を半速力10ノットに減速。

(30秒前)

S丸まで100mに接近した際、オートパイロット装置の到着警報が鳴り続けるのに驚き、手動操舵に切り替えないまま舵輪を回したが、舵効が得られず、同装置の設定をやり直す事に気を取られる。行き足を止めずに続航。

(直前)

クラッチを切り離したが、衝突。

【S丸】

・黒色球形形象物を掲げないまま、機関中立状態で錨泊にて遊漁。

(6分前)

右舷船尾方にM丸を初認。

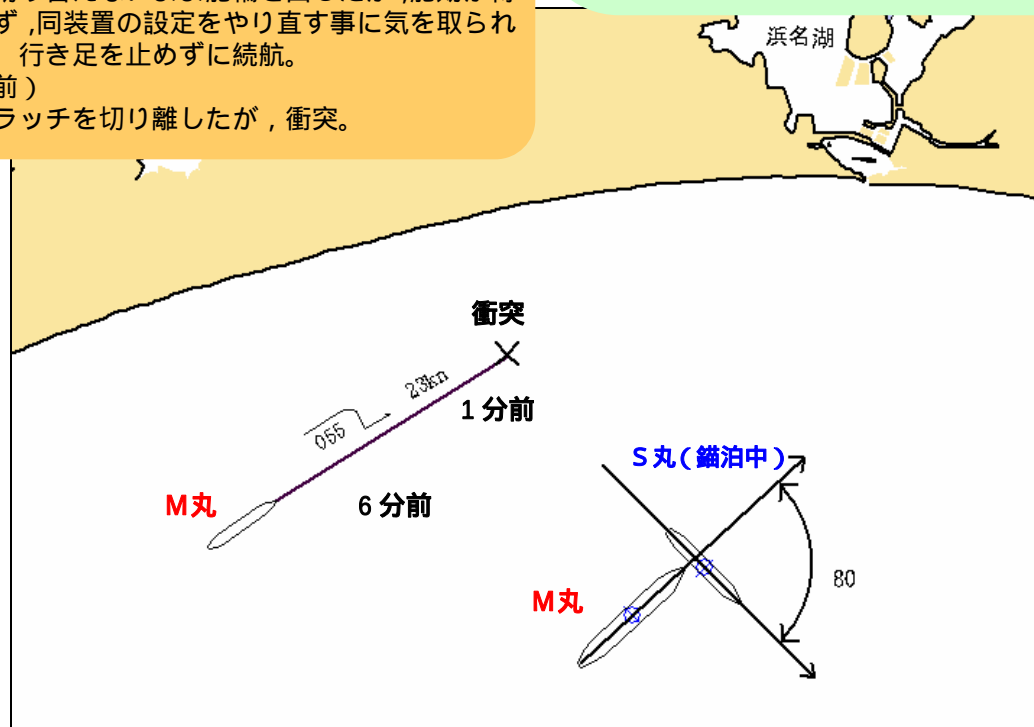
(30秒前)

M丸が接近してきているのに気付いていたが、仲間の船なので自船の周囲を周回するものと思った。

クラッチを入れて移動するなど、衝突を回避する措置を取らなかった。

(直前)

漁業無線で呼びかけたが、衝突。



錨泊中だから相手船が避けてくれるとは思いませんようにしましょう！
搭載する航海機器の操作に習熟しましょう。

釣り場に向かう遊漁船が険悪地に気付かず乗揚

S丸：遊漁船 2.2トン 全 長 10.86m 1人乗組み 釣り客 4人

船 長：70歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 26年

発生日時場所：10月12日 05時10分 三重県志摩半島南岸（深谷水道）

気象海象：晴（日出時刻 05時55分） 風ほとんどなし

損傷：船首部船底破口により浸水 釣り客1人負傷（頸椎損傷）

【どんな海難？】

早朝薄明時、志摩半島南岸の深谷水道南口を通航し大王埼南方沖合の釣り場に向かう際、険悪地に向けて進行していることに気が付かず、乗り揚げた。

【S丸の状況】

（30秒前）

遊漁の準備をする釣り客に便宜を図って作業灯で甲板を照らしていたので、その明かりに妨げられて周囲がよく見えず。

→ 慣れた海域なので勘で航行出来る。

作業灯を消し、防波堤を確認するなど、船位の確認を十分に行わず、普段の感覚で転舵。

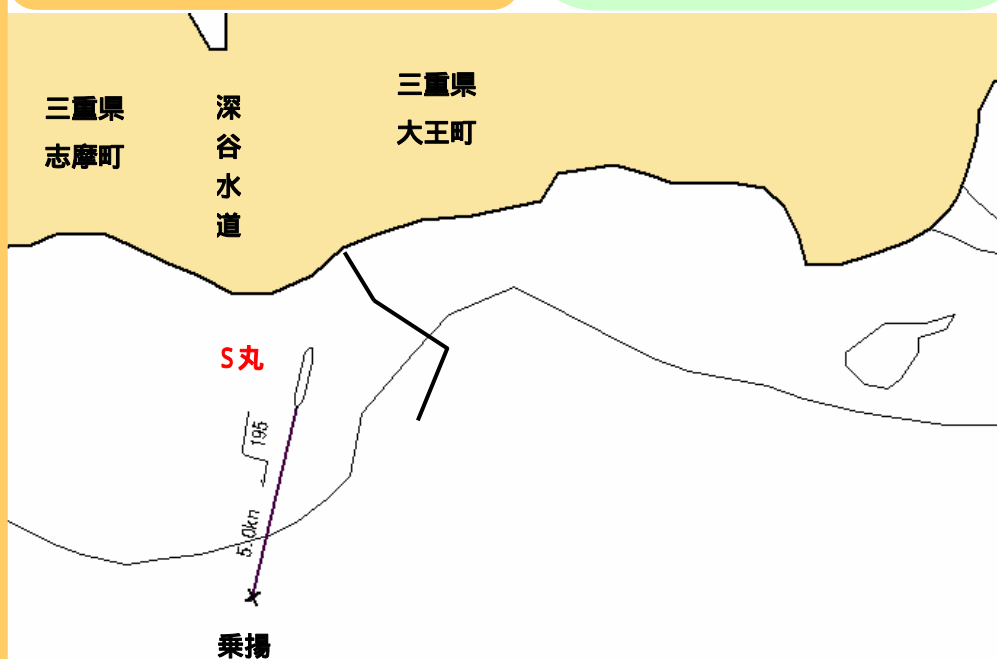
→ 険悪地に向首したことに気付かないまま乗揚。

【S丸船長】

深谷水道通過後、防波堤や陸地を目視することで船位を確かめながら、約100メートルの間隔がある防波堤と険悪地間の中央部を航行して大王埼南方の釣り場に向かうつもりであった。

【周辺の状況】○深谷水道

同水道南口には、東側陸岸から沖に向かって逆くの字型をした防波堤が延出し、西側沿岸には干出岩等が点在する険悪地が広がっていた。



船位の確認を十分行って操船を！

慣れた海域でも勘に頼らず、船位の確認を十分に行って操船を。

6 裁決速報（平成18年以降に発生し、裁決が言渡された事件）

海上暴風警報が発表されて強風が吹く追波中を航行する遊漁船が転覆

A丸：遊漁船 16トン 全長18.345m 1人乗組み 釣り客14人
船長：45歳 小型船舶操縦士免許 海上経験20年
発生日時場所：10月8日04時20分 静岡県伊豆半島南東方沖合
気象海象：晴（満月の月明かり） 風力6 西北西風
損傷：船体・機関等に濡れ損、乗客2人死亡（溺死）5人行方不明

【どんな海難？】

静岡県石廊崎南東方約15海里において、海上暴風警報が発表され西北西の強風が吹く状況下、出航前の気象及び海象情報の収集が不十分で、同県下田港を出航したばかりか、夜間、追波中を航行中、風浪に対する監視が不十分で、適宜に減速や操舵するなどの操船が行われず、高起した風浪の下り斜面を急滑走し、船首部が海面に没したのち、左舷側に大傾斜して復原力を喪失したことにより転覆した。

【A丸の状況】

（20分前）

西北西方の風浪が増勢したので左転

（4分・2分前）

船尾方から波高3m以上の大波を少し左舵を取ることでやり過ごす

（少し前）

波高4mの大波が右舷船尾方から接近していたが、船尾方を見るなど風浪に関する監視が不十分で気付かず、適宜、減速したり操舵する等の操船を行わなかった。



【発航前の状況】

○遊漁船組合

組合員に対して、出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかった。

○A丸船長

気象・海象情報を十分に収集していなかった。

旅客定員を越える釣り客を乗船させた。

救命胴衣を釣り客に配分せず、収納場所を周知もしていなかった。

救命胴衣を釣り客に着用させなかった。

【A丸】

船長は、最後の大きな波により船尾部が持ち上げられたことに気付いたが、やり過ごすつもりで左舵を取ったところ、風浪の下り斜面を急滑走し、船首部が海面に没し、大傾斜の後転覆した。

出航中止基準を守り、出航地付近の気象・海象状況から安易に判断することがないようにしましょう。

釣り客にはかならず救命胴衣を着用させましょう。

気象・海象情報の入手を心がけましょう。

三角波や磯波が発生している海面の航走は避けましょう。

追波時の操船は適切に行いましょう。

出航中止基準を守りましょう！

7 遊漁船業に携わる皆様へ

これまでの分析の結果をまとめました。安全運航には常に心がけておられることと思いますが、この機会に改めて確認していただければと思います。

安全運航で、楽しい釣りをサポートしてください。

- ・ 外房、東京湾・三浦半島・伊豆半島・御前埼・伊勢湾が多発海域
- ・ 週末に半数以上が発生
- ・ いい釣り場には、他の船も集まる
- ・ 遊漁船・瀬渡船では8割で「見張り不十分」が原因
- ・ 汽笛が活用されてない
- ・ 死傷者の6割は釣り客

海難を防止するため、以下の点には特にご注意ください。

救命胴衣 の装着を忘れずに！

運航基準 を遵守しましょう！

周囲の見張り を行いましょう！

汽笛の吹鳴 をためらわず！

釣り客を乗せている ことを自覚して！



横浜地方海難審判庁では、昨年にも遊漁船海難に関する分析を行っています。

平成18年版「関東・東海沿岸における遊漁船衝突海難」もご参照ください。

(当庁ホームページ <http://www.ml.it.go.jp/maia/index.htm>)



横浜地方海難審判庁

〒231 - 0003 横浜市中区北仲通 5-57

横浜第2合同庁舎 19階

電 話：045 - 201 - 7501

FAX：045 - 212 - 2304