

～事故等調査事例の紹介と分析～



運輸安全委員会ダイジェスト

JTSB (Japan Transport Safety Board) DIGESTS

第29号（平成30（2018）年7月発行）

船舶事故分析集

遊漁船の衝突事故防止に向けて

| | |
|------------------------------------|----|
| 1. 衝突事故を防ぐために！ | 1 |
| 2. 遊漁船の衝突事故の発生状況／事故調査事例（7事例） | 3 |
| 3. おわりに | 16 |

1. 衝突事故を防ぐために！

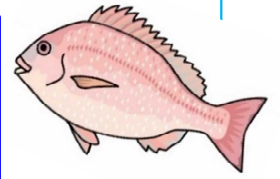
**釣り場への往復、
釣り場での移動などの航行中は、
常時適切な見張りを行いましょう！**

**漂泊又は錨泊中であっても
見張りをを行い、
必要に応じて避航しましょう！**

このダイジェストは、運輸安全委員会がこれまでに公表した船舶事故調査報告書から、遊漁船の衝突事故を防止するため、遊漁船業に係わる方々に知っていただきたいことを取りまとめて紹介しています。

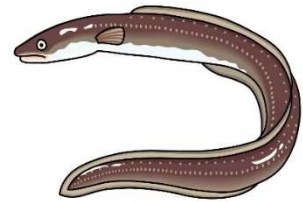
！ 衝突事故防止のポイント

釣り場への往復、釣り場での移動などの航行中は、常時適切な見張りを行いましょう！



- ・ 釣り場への行き帰りや釣り場を変えるときは、船上の構造物や船首浮上による死角を補う見張り等を行い、前路はもちろん周囲もまんべんなく見張りましょう。
- ・ 釣り場には、他の遊漁船はもちろん、釣り目的のプレジャーボートも集まってきます。魚群を探るときや潮上りなどのときは、魚群探知機等の画面ばかりを見ていないで、こまめに周囲を確認しましょう。
- ・ 釣り客の対応をしながらの操船は危険です。航行中は、見張りとお操船に集中しましょう。

漂泊又は錨泊中であっても見張りを行い、必要に応じて避航しましょう！



- ・ 漂泊中の船は、航行中の船を避けなくてよいという訳ではありません。その点を意識して、航行中と同じように見張りを行いましょう。
- ・ 接近してくる船がこちらに気付いているとは限りません。漂泊中はもちろん、錨泊中でも“避けてくれるだろう”は禁物です。
- ・ 錨を入れ、竿を出していると、危険を感じてもすぐには動けません。錨泊中は、周囲の状況に気を配り、接近してくる船を見たら、まずは汽笛を吹鳴するなど、早めに行動を起こしましょう！
- ・ “危ないと思ったときは汽笛を鳴らします”
あらかじめ釣り客に伝えておけば、ためらわずに鳴らせるのでは？
- ・ 錨を揚げるのが間に合わないときは、錨を入れた方向に避けることも一つの方法です。

2. 遊漁船の衝突事故の発生状況

■ 事故関係船舶の船舶種類別の状況

今回ダイジェストの対象とした遊漁船の衝突事故 176 件※1 に関係した船舶(以下「関係船舶」という。)は 352 隻で、うち遊漁船は 190 隻でした。

遊漁船側からみた相手船※2 (以下「相手船」という。)の船舶種類と隻数は右図 1 のとおりで、プレジャーボートと漁船とで相手船の 77.3% を占めています。

※1 平成 20 年 10 月から平成 30 年 3 月まで公表分。ただし、遊漁船が無人で係留中の場合等の事故を除く。

※2 遊漁船 190 隻中、遊漁船同士の衝突事故(14 件)の関係船舶については、便宜的に片方を「相手船」として分類しています。

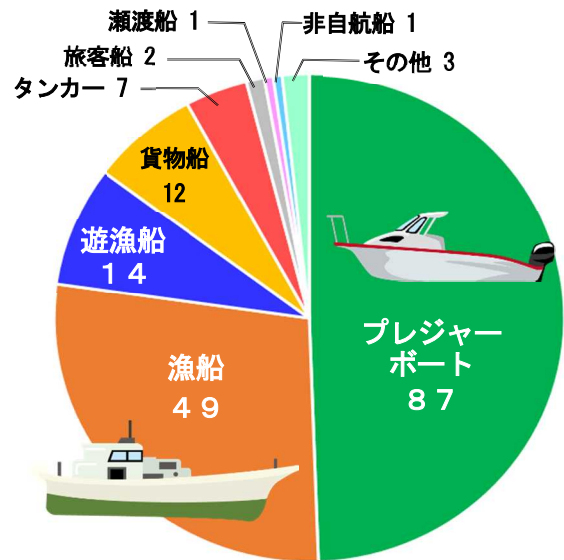


図 1 相手船の船舶種類別隻数

■ 衝突に伴う死傷者の状況

176 件中 93 件の事故で、195 人の方が死傷しています。

死傷者が発生した 93 件の事故を、相手船の船舶種類別死傷者別に区分したところ下表 1 のとおりで、**遊漁船側で 98 人の方が死傷し、うち 82 人が釣り客でした。**また、**プレジャーボートとの衝突ではプレジャーボート側に、漁船との衝突では遊漁船側に多くの死傷者が発生しています。**

表 1 死傷者が発生した 93 件の相手船の船舶種類別件数及び死傷者数

| | プレジャーボート | 漁船 | 遊漁船 | 貨物船 | タンカー | 瀬渡船 | 非自航船 | その他 | 計 | | | | | | | |
|------------------|------------|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|
| | 船舶種類別件数(件) | 47 | 26 | 9 | 4 | 3 | 1 | 1 | 2 | 93 | | | | | | |
| 死傷者数 (人) | 83 | 46 | 31 | 10 | 9 | 7 | 2 | 7 | 195 | | | | | | | |
| 関係船舶種類別の死傷者数 (人) | プレジャーボート | 遊漁船 | 漁船 | 遊漁船 | 貨物船 | 遊漁船 | タンカー | 遊漁船 | 瀬渡船 | 遊漁船 | 非自航船 | 遊漁船 | その他 | 遊漁船 | 他の船舶 | 遊漁船 |
| | 75 | 8 | 14 | 32 | 31 | 0 | 10 | 0 | 9 | 6 | 1 | 0 | 2 | 2 | 5 | 97 |

表 2 船舶種類別の死傷者の内訳

| 死傷者内訳 | 船舶種類 | プレジャーボート | 漁船 | 遊漁船 | 貨物船 | タンカー | 瀬渡船 | 非自航船 | その他 | 計 |
|-------|-------|----------|------|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|
| | | 船員 | 死亡 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 重傷 4 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| | 軽傷 31 | 10 | 11 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 53 |
| 釣り客 | 死亡 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 重傷 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 軽傷 0 | 0 | 79 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 84 |
| その他 | 死亡 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 重傷 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| | 軽傷 30 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 34 |
| 合計 | | 75 | 14 | 98 | 0 | 0 | 6 | 0 | 2 | 195 |



航行状態別の事故の発生状況

航行中の遊漁船が、漂泊又は錨泊中の船舶と衝突する事故が全体の6割以上！

遊漁船の衝突事故 176 件を、遊漁船と相手船の航行状態で整理すると下図2のとおりで、航行中の遊漁船の衝突事故が 144 件(81.8%)となっており、このうち漂泊または錨泊中の船舶との衝突事故は 109 件(75.7%)に上り、遊漁船の衝突事故全体でも 61.9%を占めています。

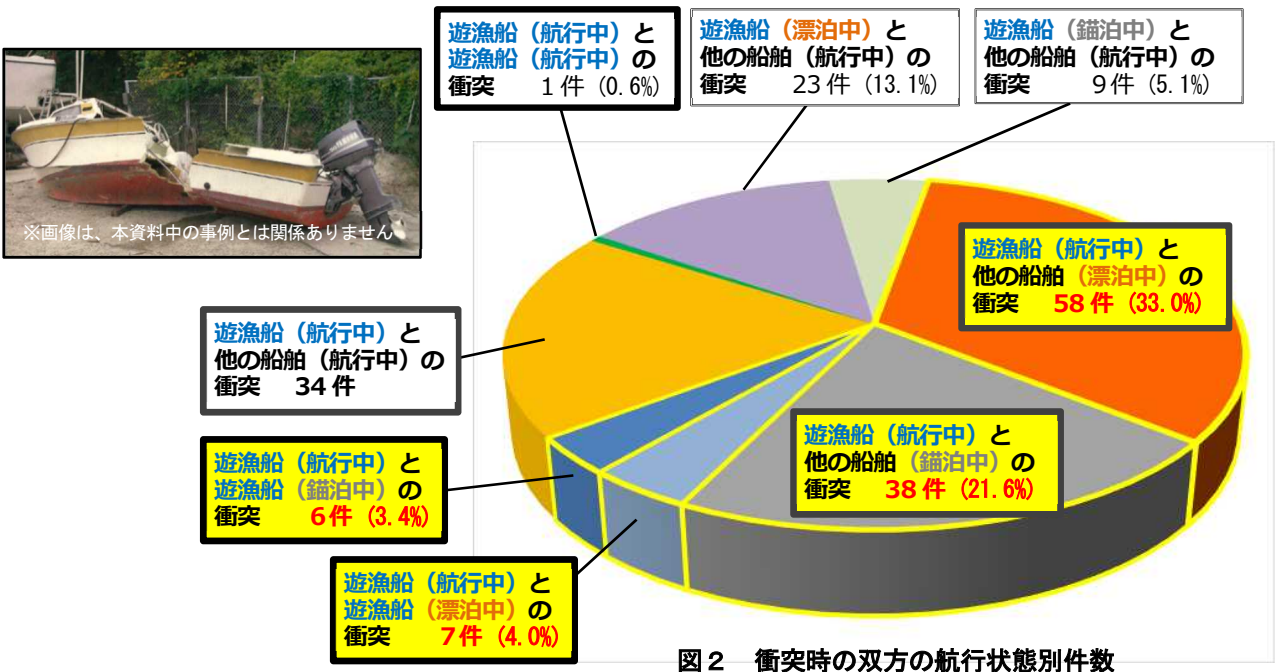


図2 衝突時の双方の航行状態別件数

航行中で8割、漂泊又は錨泊中で3.5割の遊漁船が、相手船に気付かないまま衝突しています！

また、176件の事故に関係した遊漁船190隻が、事故に至る前に相手船に気付いていたか否か、航行状態毎に整理したところ、航行中だった遊漁船145隻では120隻が、漂泊又は錨泊中の遊漁船では45隻中16隻が相手船に気付かないまま衝突しています。

その一方、相手船に気付いていながら、結果的に衝突した遊漁船は、航行中が22隻、漂泊中が16隻、錨泊中の遊漁船では13隻に上ります。

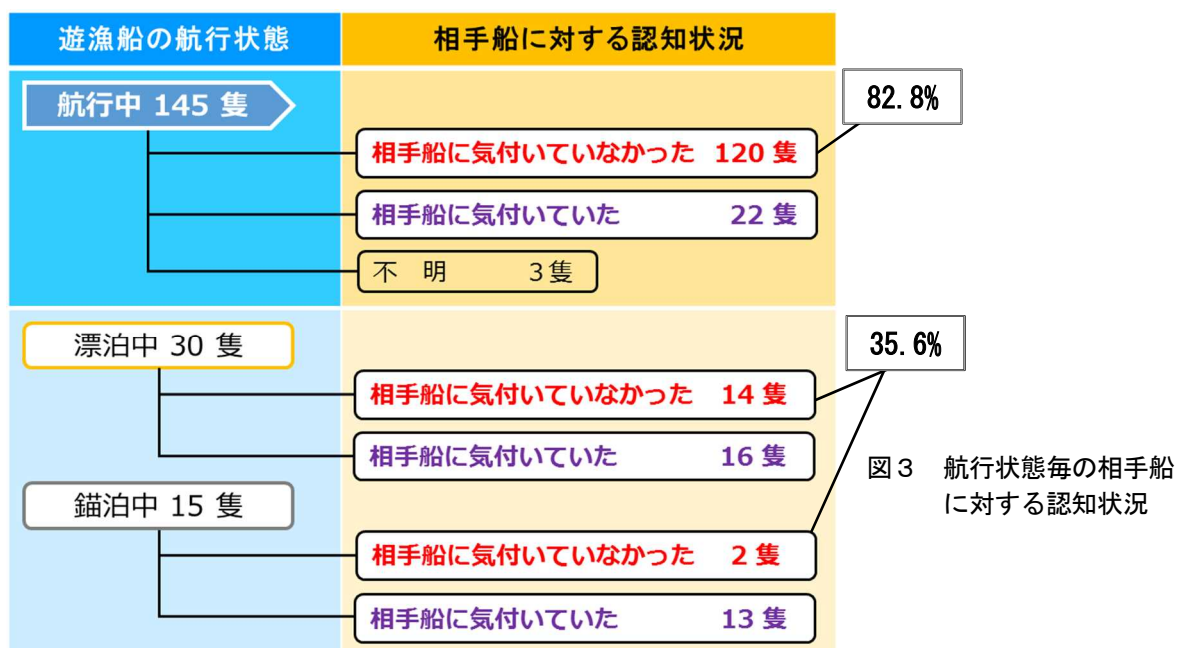
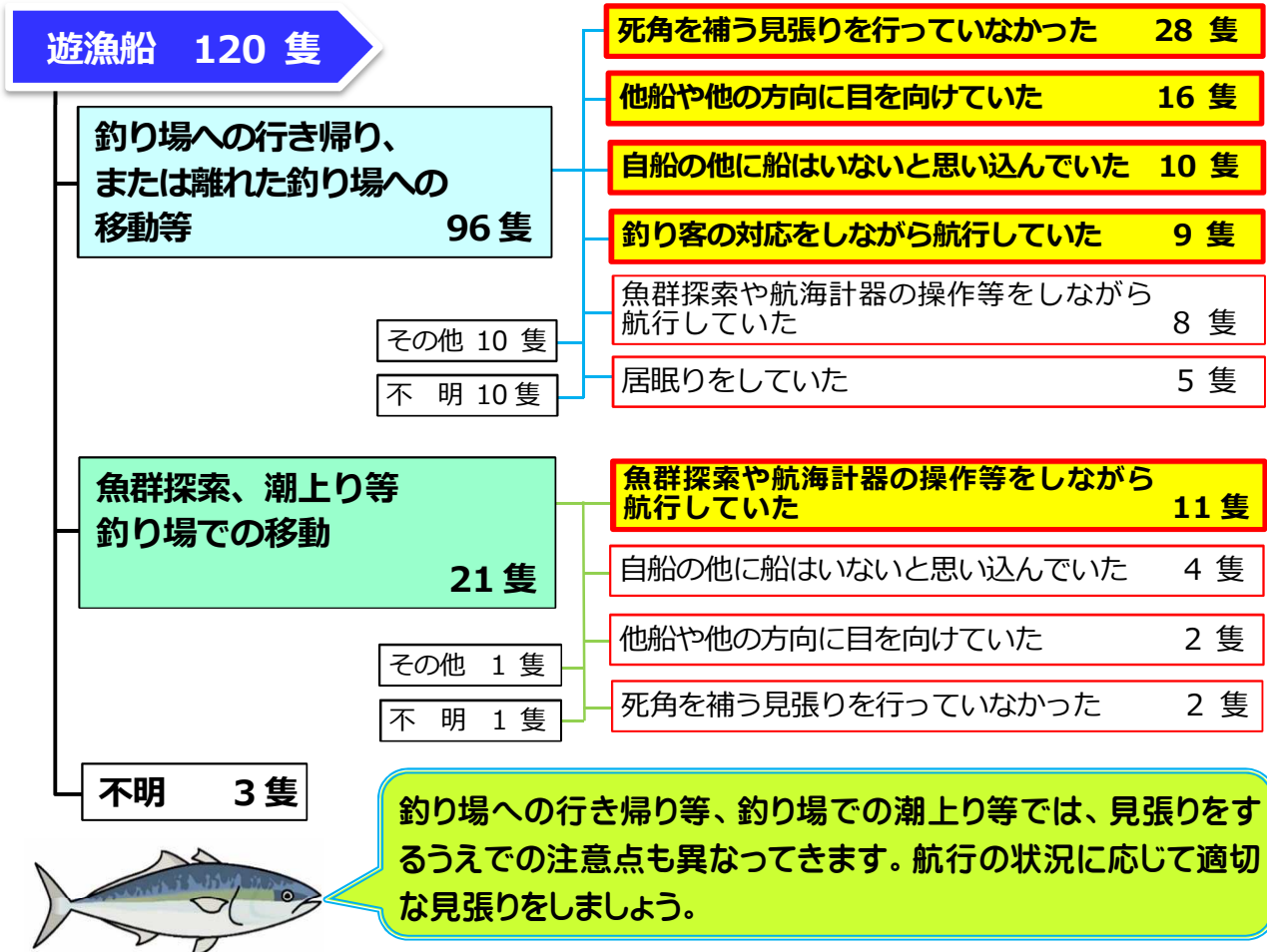


図3 航行状態毎の相手船に対する認知状況

航行中に衝突した遊漁船の状況

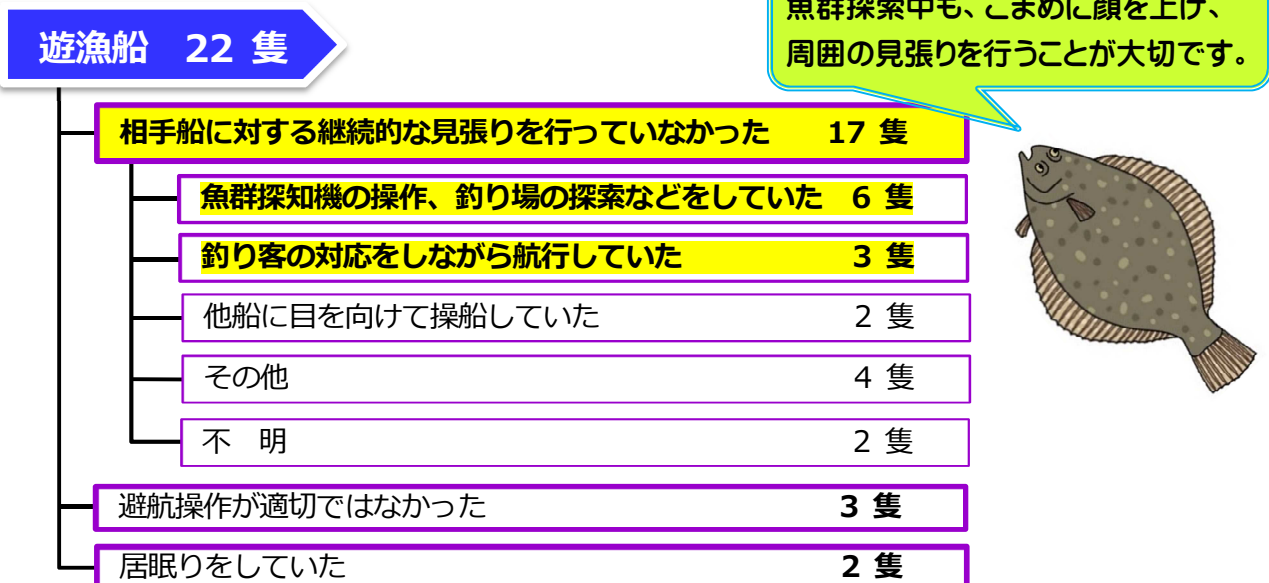
○ 航行中、相手船に気付かずに衝突した遊漁船 120 隻

航行中、相手船に気付かずに衝突した遊漁船 120 隻を、航行の目的別に分類して、相手船に気付かなかった理由を整理したところ、以下に示すように、航行の状況に応じた見張りが行われていませんでした。



○ 航行中、相手船に気付いていながら衝突した遊漁船 22 隻

一方、相手船に気付いていながら衝突した遊漁船 22 隻については、大半が相手船に気付いたのち、魚群探知機を操作したり、釣り客の対応をしたりして、相手船の継続的な見張りを行っていなかったために衝突に至っています。



事例1 釣り場へ行く途中、死角を補う見張りを行っていなかった場合

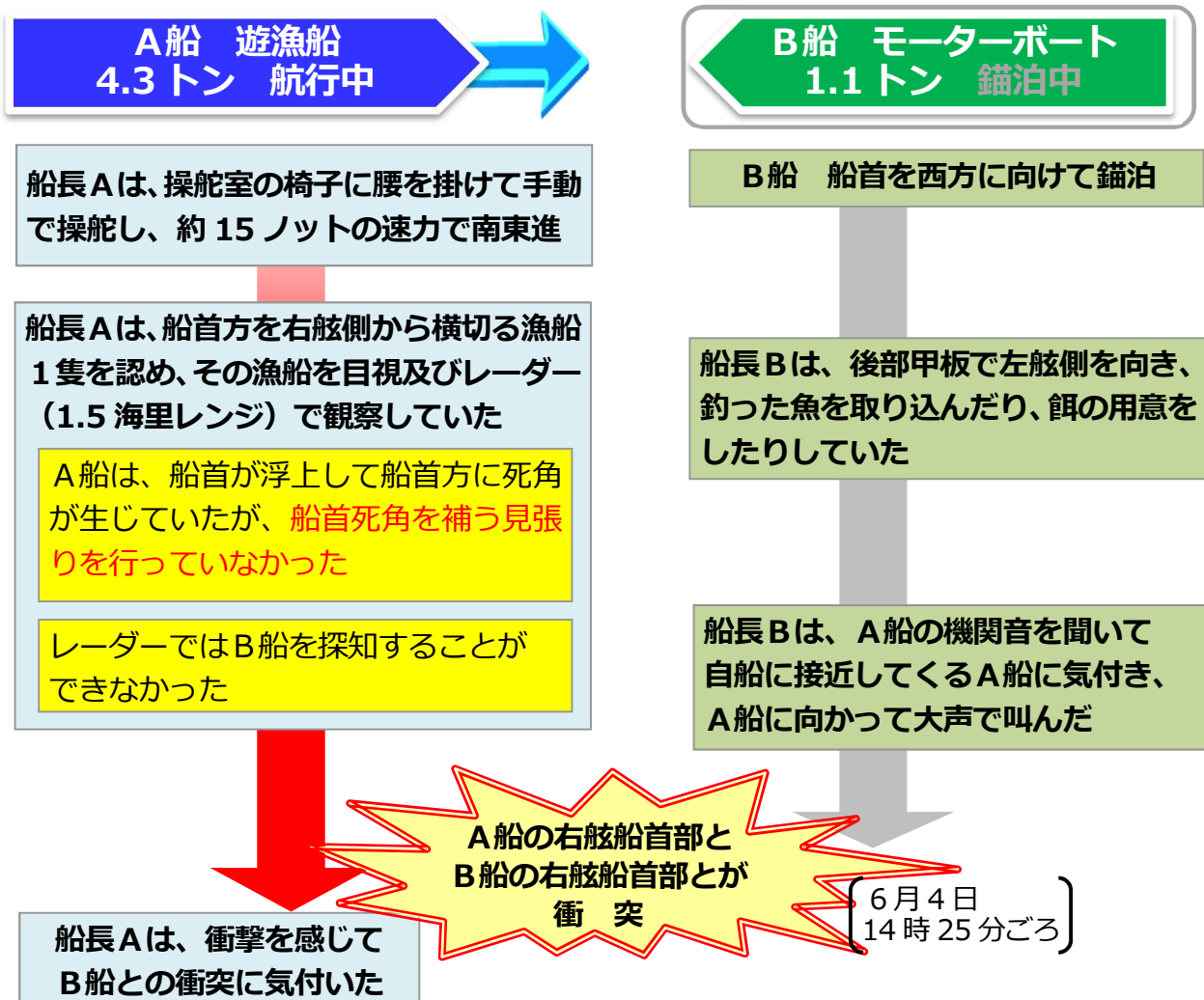
航行中、船首浮上による死角で、錨泊中のモーターボートに気付かずに衝突

概要：A船は船長Aが1人で乗り組み、釣り客2人を乗せて航行中、

B船は船長Bが1人で乗り組み錨泊中、両船が衝突した。

A船：右舷船首部に擦過傷、死傷者なし

B船：右舷船首部外板に破口等、船長が負傷（頭部及び胸部打撲）



天気：晴れ
風向：南南西
風力：2 視界良好
海上：平穏

船長Aは、ふだん、操舵室の天井窓から頭を出したり、船首を左右に振ったりして、船首死角を補っていましたが、本事故時は行っていませんでした



再発防止に向けて（事故防止策）

- ・見張りは、目視に加えレーダーも適切に使用して周囲の船舶を見落とさないように行うこと
- ・航行中、船首死角が生じる場合は、適切な見張りを行うため、船首死角を補う措置を講じること
- ・小型船は、レーダーリフレクターを掲げることが望ましい

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成24(2012)年9月28日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-9-52_2011ns0051.pdf

事例2 釣り場での移動中、魚群探索をしながら航行していた場合

航行中、GPSプロッターで釣り場を確認していて、漂流中の遊漁船に気付かずに衝突

概要：A船は船長Aが1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、釣り場に向けて左回頭中、
B船は船長Bが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せて漂流中、両船が衝突した。

A船：船首部外板に擦過傷、死傷者なし

B船：左舷船尾部外板に破口等、釣り客2人が負傷（右頸骨骨折傷、腰椎捻挫等）

A船 遊漁船
6.6トン 航行中

B船 遊漁船
4.9トン 漂流中

それまでの釣り場（本件釣り場）を
発進し、移動しながら魚群を探索中

船長Aは、本件釣り場を発進したとき、
付近に他船を認めなかった

船長Aは、魚群を確認できなかったため、
本件釣り場に戻ろうと北西進を開始した

船長Aは、本件釣り場からの移動を始め
てから、余り時間が経過していなかった
ので前路に他船はいないと思った

船長Aは、GPSプロッターで本件釣り場を
確認しながら約7~8ノットの速力で航行
し、本件釣り場に向けて左転を開始した

船長Aは、船首方にB船を認め、急いで機
関を中立運転とした

天気：晴れ
風向：東南東
風力：2
視界良好
波高：約1.5m

目的の釣り場に到着し、機関を中立運
転として船首を南東方に向け漂流

船長Bは、北西進するA船を視認し、
A船が左転してB船に向かう態勢と
なったが、その様子を眺めていた

船長Bは、A船が釣果を聞きに来た
のだと思った

船長Bは、A船が減速しないで接近したの
で、急いで機関を全速力前進とした

B船には汽笛が装備されてい
ましたが、船長Bはこれを吹
鳴して注意喚起を行うことを
しませんでした



A船の船首部が
B船の左舷船尾部に
衝突

〔11月30日
10時30分ごろ〕

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・ 常時適切な見張りを行うこと
- ・ 漂流している場合でも、他船の動きに注意し、接近する他船に危険を感じたら、衝突を避けるための動作をとれるよう心掛けておくこと

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成29(2017)年11月30日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2017/MA2017-11-15_2017mj0009.pdf

事例3 相手船に気付いていたが、継続的な見張りを行っていなかった場合

航行中、魚群探索を行い、相手船に対する継続的な見張りを行わずに衝突

概要：A船は船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せて航行中、
B船は船長Bが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せて錨泊中、両船が衝突した。
A船：船首部に擦過傷、死傷者なし
B船：左舷中央部外板及び操舵室左舷側に破口、釣り客4人及び船長が負傷（頸椎及び腰部捻挫等）

A船 遊漁船
6.6トン 航行中

B船 遊漁船
4.5トン 錨泊中

船長Aは、約12~13ノットの速力で釣り場に向けて航行中、レーダーでB船を探知した

船長Bは、釣り場に向けて西進中、双眼鏡でA船を視認し、A船がB船の方に向かってきていることに気付いた

船長Aは、B船まで1海里以上の距離があったので、魚群探知機の画面に映り始めた魚群の映像を見ながら、約3ノットの速力で東進した

船長Bは、A船はふだん見かける遊漁船であり、B船が向かう釣り場は遊漁船等が集まる場所なので、同じ釣り場に向かうのだと思った

船長Aは、2か所の釣り場で魚群が見当たらなかったため、早く釣り場を見つけようと思っていた

B船は、間もなく釣り場に到着し、船首をほぼ北西方に向けて機関を中立にして錨泊した

船長Bは、A船の動向を確認しなかった

船長Aは、そろそろB船に近づく頃だと思い、船首方を見るとB船が至近にいたので急いで機関を全速力後進とした

船長Bは、錨泊中であることを示す黒色球形の形象物を掲げていなかった

船長Bは、操舵室の右舷側で、浮きを海面に浮かべて潮流の状況を確認していた

天気：晴れ 風向：北西
風速：約2m/s
視界良好 海上：平穏

A船の船首部と
B船の左舷中央部とが
衝突

7月27日
14時55分ごろ

航行中の見張りは適切に
錨泊中は法定の形象物を掲げましょう
また、接近してくる他船を認めるときは、継続的にその動向を確認しましょう



再発防止に向けて（事故防止策）

- ・魚群探索を行いながら航行する際は、適切な見張りの妨げとならないように注意すること
- ・錨泊中であっても周囲の見張りを行うこと

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成24（2012）年9月28日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-9-24_2010kb0154.pdf

■ 漂泊又は錨泊中に衝突した遊漁船の状況

○ 漂泊又は錨泊中、相手船に気付かずに衝突した遊漁船 16 隻

漂泊又は錨泊中、相手船に気付かずに衝突した遊漁船 16 隻の状況は以下のとおりで、釣り客が釣りをし易いよう船体姿勢や位置を調整していた、釣り客の求めに応じて写真撮影をしていた、釣り客の道具を調整していたなど、その半数以上が釣り客への対応等をしていて相手船に気付きませんでした。

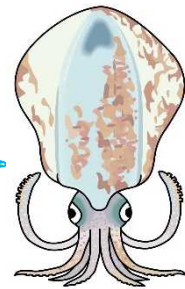
漂泊又は錨泊中、
相手船に気付かずに衝突

遊漁船 16 隻

釣り客の対応をしていた 10 隻

その他 2 隻

不明 4 隻



漂泊中の船は、航行中の船を避けなくてよいという訳ではありません。その点を意識して、釣り客の相手も大切ですが、航行中と同じように周囲の見張りをしっかり行うことが重要です。

○ 漂泊又は錨泊中、相手船に気付いていながら衝突した遊漁船 29 隻

一方、相手船に気付いていながら衝突した遊漁船 29 隻では、**相手船が避けると思った、用事がある近づいてくると思った**など、**相手船が自船に気付いていることを前提**にして判断、行動しており、結果的に注意喚起や避航動作が遅れ、又はどうすることもできず衝突に至っています。



漂泊中、相手船に
気付いていながら衝突

遊漁船 16 隻

自船を避ける、又は自船に用事がある近づいてくると思い、継続的な監視を行っていないかった、又は注意喚起や避航動作が遅れた等 11 隻

汽笛を鳴らす、大声を出す等の注意喚起を行った 3 隻

その他 1 隻

不明 1 隻

本資料の 5P や 13P で分かるように、航行中の船が、必ずしも見張りを適切に行っているとは限りません。漂泊中でも錨泊中であっても“避けてくれるだろう”は禁物です。特に漂泊中は、自船も避航しなければならない点を改めて認識しましょう。

錨を入れて釣りをしていれば、すぐには動けません。危ないと思ったときには手遅れになりがち。錨泊中も周囲の他船に気を配り、他船が避けてくれると期待せず、汽笛の吹鳴など早めに行動しましょう。

錨泊中、相手船に
気付いていながら衝突

遊漁船 13 隻

自船を避ける、又は自船に用事がある近づいてくると思い、注意喚起をしなかった、釣りを続けた等 9 隻

大声を出す等の注意喚起を行った 2 隻

不明 2 隻



事例4 漂流中、釣り客の対応を行っていた場合

漂流中、釣り客への対応を行っていて、接近する遊漁船に気付かずに衝突

概要：A船は船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せて漂流中、
B船は船長Bが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せて航行中、両船が衝突した。
A船：操舵室左舷側に破口、釣り客3人が負傷（打撲等）
B船：船首先端部に損傷、死傷者なし



再発防止に向けて（事故防止策）

- ・漂流して釣りをしている場合でも、周囲の見張りを適切に行うこと
- ・操船中に眠気を感じた場合は、椅子から降りてコーヒーを飲んだりするなどして眠気を払うこと

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成25（2013）年3月29日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2013/MA2013-3-21_2012yh0114.pdf

事例5 漂流中、相手船が自船を避けると思い注意喚起や避航動作が遅れた場合

相手船が避けると思い込んで漂流を続け、プレジャーボートと衝突

概要：A船は船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せて漂流中、
B船は船長Bが1人で乗り組み、潮上りのために航行中、両船が衝突した。
A船：船首部オーニングの倒壊等、釣り客2人が負傷
B船：右舷船首部外板に破口等、死傷者なし

A船 遊漁船
4.96トン 漂流中

B船 プレジャーボート
5トン未満 航行中

船首をほぼ北西に向けて漂流して釣りを
行っていた

漂流して釣りを行っていた

船長Aは、左舷船首方400~500mに接
近するB船を認めた

船長Bは、潮上りのために発進する際、操
舵室後方から窓ガラス越しに前方を確認
し、他船を視認しなかったため、前路に他
船はいないものと思って航行した

船長Aは、潮上りしているB船がそのう
ち避航すると思ひ、漂流を続けた

船首が浮上して船首方に死角を生じて
いたが、船長Bは、他船はいないと思っ
ていて、船首死角を補う見張りを行って
いなかった

A船には汽笛が装備されてい
ましたが、船長Aは、B船が
避航すると思っていたので
警告信号を行いませんでした



B船が至近に接近してきたが、どうするこ
ともできなかった

天気：曇り
風向：北北西 風力：1
視界良好
海上：平穏

〔7月19日
17時00分ごろ〕

A船の左舷船首部と
B船の船首部とが
衝突

船長Bは、音と衝撃で、
B船との衝突に気付いた

接近してくる航行船があなたの船に気付いているとは限りません
漂流船は、自らも相手船を避ける立場であることを忘れずに！



再発防止に向けて（事故防止策）

- ・漂流中に接近する船舶に対しては注意喚起の汽笛を吹鳴し、接近する状況の監視を続け、接近が続く場合には速やかに避航すること
- ・船首が浮上して死角を生じた状態で航行する場合、他船を見落とすことがないように、見張りを適切に行うこと

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成25(2013)年8月30日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2013/MA2013-8-43_2012hs0134.pdf

事例 6 錨泊中、相手船に気付き、注意喚起を行ったが、衝突した場合
(相手船：漁獲の確認中／自船：注意喚起時、汽笛等を活用せず)

錨泊中、接近してくる漁船に、手を振り声を出して注意を喚起したが衝突

概要：A 船は船長 A が 1 人で乗り組み、釣り客 5 人を乗せて錨泊中、
B 船は船長 B ほか 1 人が乗り組み、操業を終えて帰航中、両船が衝突した。
A 船：右舷船尾外板及びスパンカーに損傷、死傷者なし
B 船：船首部外板に擦過傷、死傷者なし

A 船 遊漁船
5 トン未満 錨泊中

B 船 漁 船
4.98 トン 航行中

錨泊して船首と船尾の釣り客の間を行き来して手伝っていたところ、船尾方から接近する B 船を認めた

船長 A は、錨泊中であることを示す形象物を掲げていなかった

A 船には汽笛が装備されていましたが、船長 A は B 船に対する注意喚起を行いませんでした



船長 A は、B 船が約 100m に接近したので、釣り客と共に大声で叫びながら、手を振って注意喚起を行った

船長 A は、B 船が針路を変えずに接近するので、釣り客を船首に移動させた

天気：晴れ
風向：北東
風力：2
視界良好
海上：平穏

A 船の右舷船尾部と
B 船の船首部とが
衝突

{ 6 月 14 日
11 時 45 分ごろ }

錨泊中は法定の形象物を掲げ、接近してくる船を認めた場合は、早めに音響信号による注意喚起を行うようにしましょう



再発防止に向けて（事故防止策）

- ・適切な見張りを行うこと
- ・錨泊中であっても適切な見張りを行い、接近する他船があれば、有効な音響信号を行って注意喚起を行うこと

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成 25(2013)年 11 月 29 日公表)
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2013/MA2013-11-46_2012hs0111.pdf

■ 漂泊又は錨泊中の遊漁船の衝突相手船の状況

漂泊又は錨泊中の遊漁船の衝突事故は45件（4P 図2参照）で、相手船の船舶種類別隻数は以下のとおりです。

この相手船45隻のうち、36隻は**漂泊又は錨泊中の遊漁船に気付いていません**でした。

表3 漂泊又は錨泊中の遊漁船の衝突相手船の状況

| 漂泊又は錨泊中の遊漁船に衝突した相手船の船舶種類 | 隻数 | うち、遊漁船に気付いていなかった相手船隻数 |
|--------------------------|-----|-----------------------|
| 漁船 | 20隻 | 16隻 |
| 遊漁船 | 13隻 | 9隻 |
| プレジャーボート | 6隻 | 6隻 |
| 貨物船 | 3隻 | 3隻 |
| タンカー | 2隻 | 1隻 |
| その他 | 1隻 | 1隻 |
| 計 | 45隻 | 36隻 |

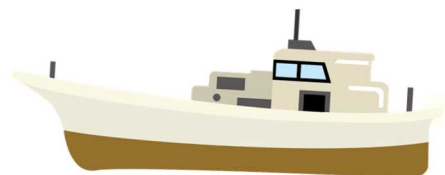
漂泊又は錨泊中の遊漁船に気付いていなかった相手船の大部分を漁船、遊漁船、プレジャーボート（上表3参照）が占めており、その衝突時の状況は、それぞれ以下のとおり（遊漁船については5P参照）で、**漁船、プレジャーボートにおいても、見張りが適切に行われていないことが分かります。**

漁船や、魚釣りのプレジャーボートは、魚を求めて遊漁船と同じ海域に集中しがちですが、これらの船も、見張りが適切に行われていないことがあります。特に、漁船は、航行しながら漁獲の確認等をしていることがありますので、そうした点を気に留めておきましょう。



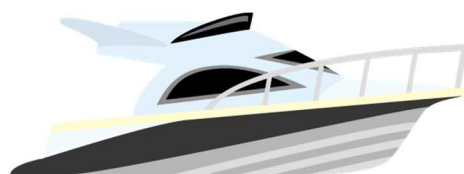
漁船（16隻）

| | |
|-------------------------|----|
| 死角を補う見張りを行っていなかった | 3隻 |
| 漁獲の確認や漁具の補修など、他の作業をしていた | 3隻 |
| 自船の他に船はいないと思い込んで航行した | 2隻 |
| 航海計器などを見ながら航行していた | 2隻 |
| その他 | 3隻 |
| 不明 | 3隻 |



プレジャーボート（6隻）

| | |
|--------------------|----|
| 魚群探知機で釣り場を探すなどしていた | 2隻 |
| 居眠りをしていた | 2隻 |
| 死角を補う見張りをしていなかった | 1隻 |
| 不明 | 1隻 |



事例7 錨泊中、相手船に気づき、注意喚起を行ったが、衝突した場合
(相手船：自船の他に船はいないと思い込み/自船：注意喚起時、汽笛等を活用せず)

航行中の漁船が、錨泊中の遊漁船に気付かずに衝突

概要：A船は船長Aが1人で乗り組み、漁場に向けて航行中、
B船は船長Bが1人で乗り組み、釣り客1人を乗せて錨泊中、両船が衝突した。
A船：左舷船首部の錨台を折損、死傷者なし
B船：船首檣出部を折損、同部ハンドレールが脱落、死傷者なし

A船 漁船
8.98トン 航行中

B船 遊漁船
4.6トン 錨泊中

漁場に向けて航行中、進行方向に遊漁船【B船とは別の遊漁船】を認めたが、他に航行の妨げになる船舶はいないと思い、遊漁船を僅かに逸れて通航する針路に定針し自動操舵とした

船長Aは、その付近が遊漁船の利用する海域だと知っていたが、最近はあまり見かけていないことや、正月明けから営業する遊漁船は少ないと思ったので、遠方の確認を行わなかった

A船はレーダーを装備していたが、スタンバイ状態であった

船長Aは、操舵室を無人として後部甲板に移動し、漁網の補修作業を始めた

遊漁船を右舷側に見て通過

天気：晴れ
風向：西
風力：3
視界良好
波高：約1m

機関を止め、船首を西方に向け、錨泊中を示す形象物を掲げて錨泊

船長Bは、釣り客の様子を見ながら、周囲の見張りを行っていたところ、右舷方500m付近から自船に向かってくるA船を認めた

船長Bは、この日、沖に向かう漁船の多くがB船の付近に向けて航行し、数十m手前で針路を転じて通過していたので、A船もやがてB船を避けて通過すると思った

船長Bは、その後もA船を見ていたところ、30mまで接近しても針路に変化がないので不安を感じ、両手を振り大声を出した

B船には汽笛が装備されていましたが、A船がB船を避けて通航すると思っていたので、船長Bは、汽笛を吹鳴せず、また、衝突の危険を感じた段階では汽笛を吹鳴する余裕がありませんでした

A船の左舷船首部と
B船の右舷船首部とが
衝突

〔1月6日
09時40分ごろ〕



再発防止に向けて（事故防止策）

- ・航行中は、操船に専念し、常時適切な見張りを行うこと
- ・錨泊中に接近する船舶を認めた際には、早期に汽笛等を使用して注意喚起を行うこと

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成25(2013)年8月30日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2013/MA2013-8-58_2013mj0007.pdf

参考資料

■ 月別・時間帯別の発生状況（176件）

176件の事故を、相手船の船舶種類別に事故が発生した月毎の件数で表すと下図4のとおりで、特に5月から11月にプレジャーボートとの衝突が増加しています。

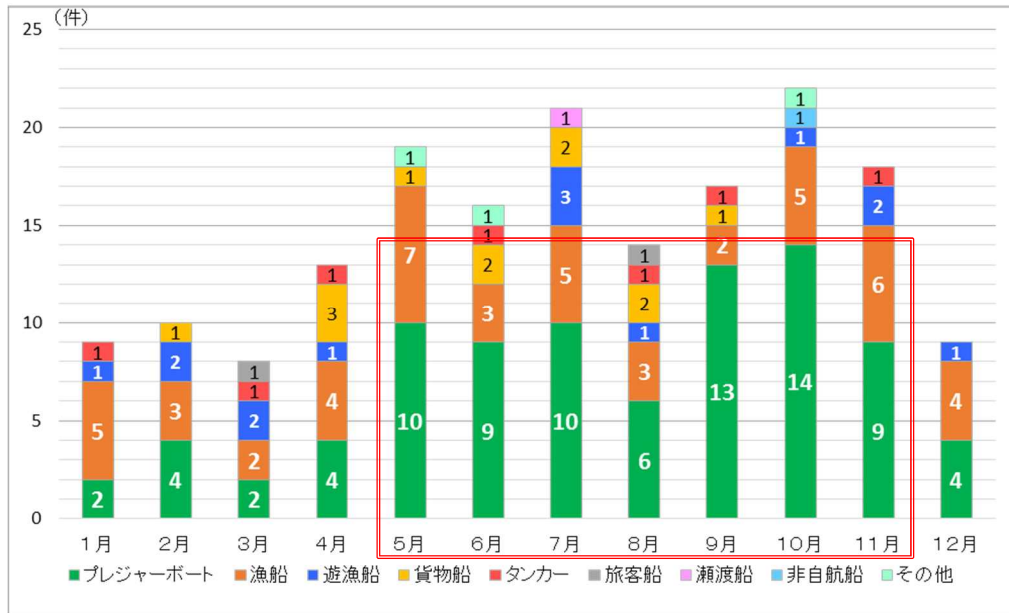


図4 相手船の船舶種類別月別発生状況

また、相手船の大部分を占めるプレジャーボート及び漁船との衝突、並びに遊漁船同士の衝突（3P 図1参照）について事故の発生時間帯別の状況を見ると、プレジャーボートでは8時台と9時台、13時台に、漁船では5時台と6時台、11時台に、遊漁船同士では12時台に多く発生していることが分かります。

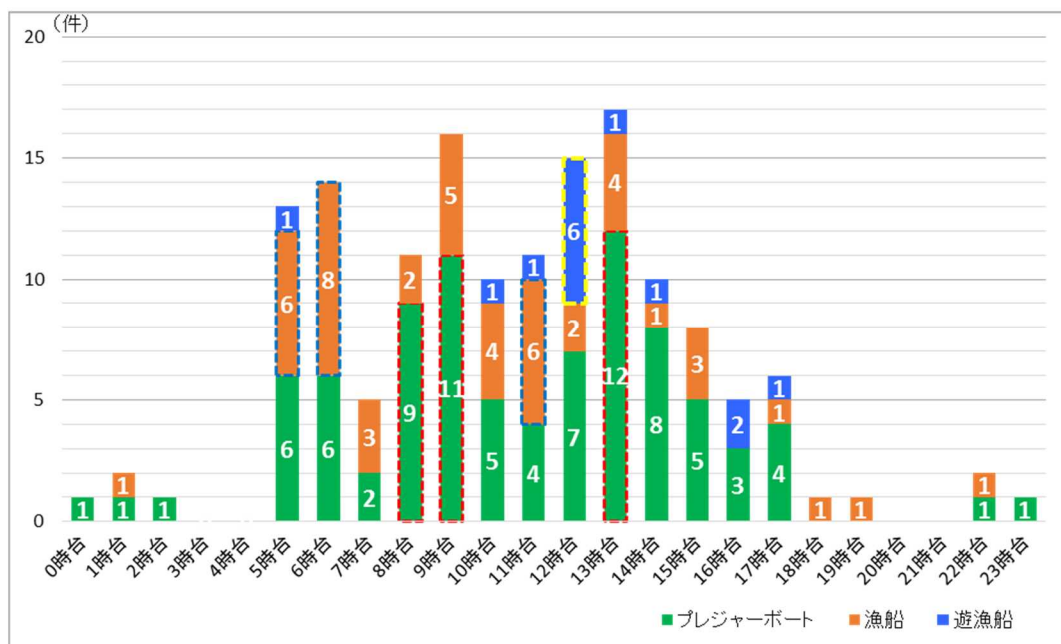


図5 プレジャーボート、漁船、遊漁船との衝突事故の時間帯別発生状況

3. おわりに

四方を海に囲まれ、季節や地域毎の海の幸に恵まれた我が国では、船釣りは多彩な釣魚の魅力はもちろん、潮の香りや波間のたゆみに日常を忘れて楽しむ娯楽として親しまれています。

その一方、車線や信号機によって進路や停止発進が明らかな陸上と異なり、海上ではそれぞれの船舶がルールを理解し、適切に運航されなければ、十分な安全を保つことは困難です。

平成 25 年から平成 29 年までの 5 年間に運輸安全委員会の調査対象となった船舶事故等※3 は 4,766 件で、このうち船舶同士の衝突事故は 1,194 件(25.1%)ですが、これを遊漁船が関係した船舶事故等 179 件に限ってみると、船舶間の衝突事故が 98 件(54.7%)で、すべての船舶事故等に占める衝突事故割合の倍以上となり、特に平成 29 年は、遊漁船が関係する事故等の 7 割を衝突事故が占めています。(下図 6 及び 7 参照)

また、これまでの事故調査の結果から、遊漁船の衝突事故は5月から11月に多く、また相手船はプレジャーボートと漁船が多いこと等がわかりました。(3P 図 1、15P 図 4 及び 5 参照)

こうしたことから、今回のダイジェストは遊漁船が関係した船舶間の衝突事故をテーマとして、遊漁船の船長や乗組員、釣り宿を営まれる方々に知っていただきたいことをご紹介します。本資料が、皆様の安全に役立てば幸いです。

※3 船舶事故(船舶の運用に関連した船舶等の損傷や人の死傷等を伴うもの)と船舶インシデント(船舶事故の兆候)を合わせて「船舶事故等」といいます。



図6 調査対象の事故等種類別発生件数

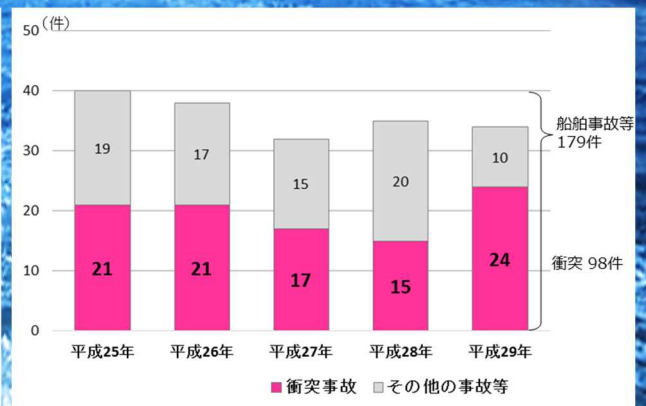


図7 遊漁船が関係した事故に占める衝突事故件数

事故防止分析官のひとこと

最近、軽装で登山に出かけて遭難したというニュースを目にします。“自分だけは荒天に遭わないだろう”という心理状況に陥って、判断を間違えてしまうのだそうです。

海上においても、“見張りをしなくても大丈夫、相手の船が見ているだろう”と互いに期待することから事故が発生し、お客様の安全にも関わることが多く起こっています。

このような心理状況は、これからのレジャーシーズン、お客様が増えて、忙しさから心に余裕がなくなることや、暑い、だるい、眠いといった状況下、注意力が低下することなどから、生じやすくなると言われています。

今年の夏も暑くなりそうですが、遊漁船を操船する皆様一人一人のお互いの心がけを通じて、安全に海を楽しむようになることを心から願っています。

「運輸安全委員会ダイジェスト」についてのご意見や、出前講座のご依頼をお待ちしております。

〒100-0004

東京都千代田区大手町1-3-3

国土交通省 運輸安全委員会事務局

担当：参事官付 事故防止分析官

TEL 03-5253-8823 / FAX 03-5253-1680

URL <http://www.ml.it.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail hqt-jtsb_analysis@ml.ml.it.go.jp

※ 当委員会は平成30年6月より平成31年2月(予定)まで大手町に仮移転しています。