

～事故等調査事例の紹介と分析～



安全運航で楽しい遊漁を！～若狭湾～

運輸安全委員会事務局地方事務所による分析（神戸事務所）

令和5（2023）年6月発行

1. はじめに



運輸安全委員会事務局神戸事務所の管轄区域には全国でも有数の釣り場が含まれており、運輸安全委員会が発足した2008年から2021年までの14年間に、遊漁船が関連する船舶事故及びインシデント（以下「遊漁船関連事故等」とします。）が100件発生し、そのうち35件が若狭湾で発生しています。

神戸事務所ではそうした現状を踏まえ、若狭湾における遊漁船関連事故等の特徴や、遊漁船の衝突事故防止のポイントをご紹介します。



35件の遊漁船関連事故等において、乗船者28人が負傷しています！

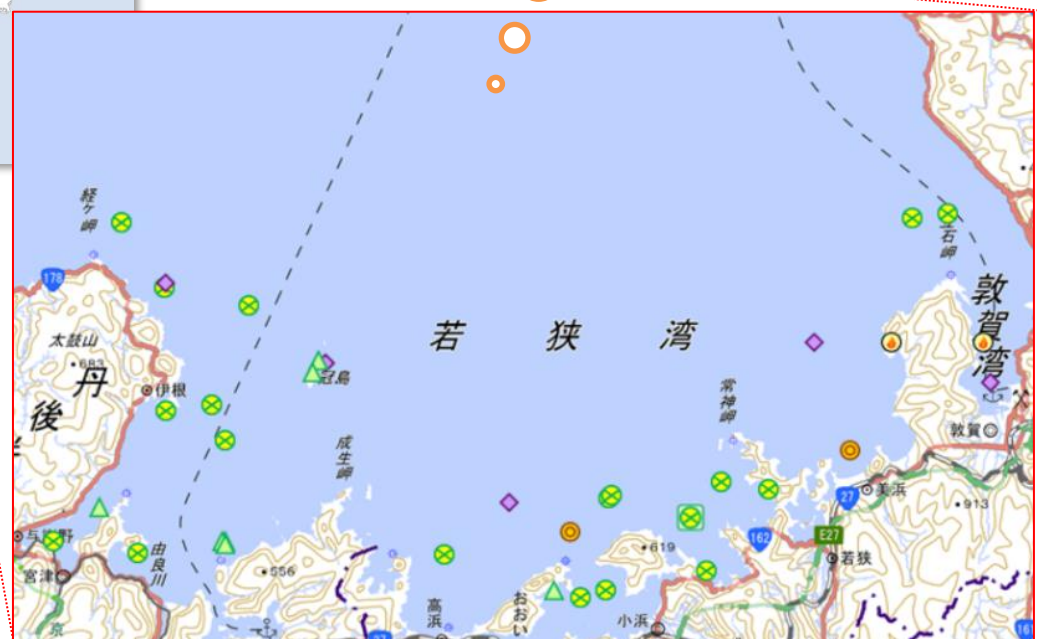


図1 若狭湾における遊漁船関連事故等発生場所
（船舶事故ハザードマップから抜粋）

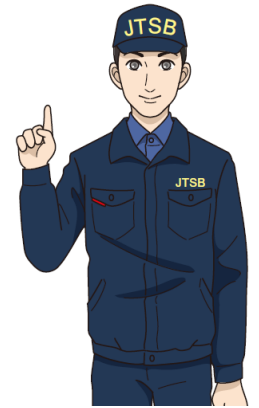
2. 若狭湾ってどんな場所？

若狭湾は、福井県北部西端の越前岬と京都府北端の経ヶ岬を結ぶ直線、及び本州の海岸線によって囲んだ海域を指し、日本海側では珍しい大規模なリアス式海岸が特徴です。湾内には、敦賀湾、美浜湾、小浜湾、舞鶴湾、宮津湾などの支湾もあります。

若狭湾の沖合を西から東に流れる対馬暖流の影響により湾内に生ずる環流に乗って、アジ、サバ、イワシなどが回遊し、ブリ定置網の好漁場があるなど、古くから魚介類の水揚げ量が多いことで知られています。

魚影の濃い釣り場も多数あり、府県外からも船釣りを楽しみに多くの方々が訪れており、遊漁船による釣りレジャーが盛んな海域でもあります。

図1をご覧くださいと、遊漁船関連事故等は、支湾の内部や湾口など、主に釣り場が多く存在する地点で発生していることが分かります。



3. 分析



遊漁船関連事故等が発生している時期は？



遊漁船関連事故等35件のうち、約75%の26件が、7月から12月の半年間に発生しています（図2参照）。これは、アジやイカなどがよく釣れる夏以降の季節になると釣り船が増え、それに比例して遊漁船関連事故等が多く発生していることが考えられます。

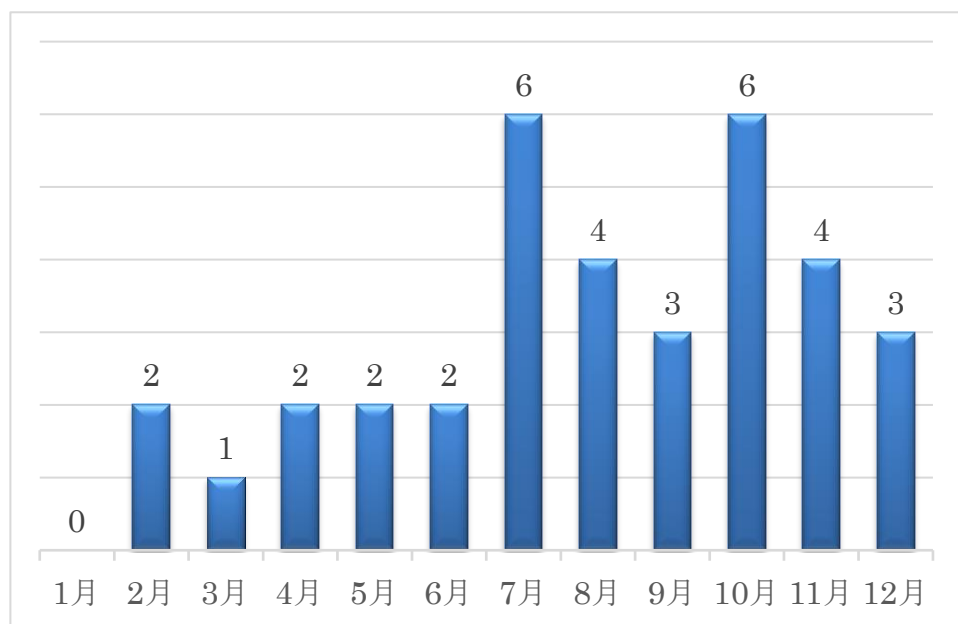


図2 遊漁船関連事故等の月別発生件数



どのような遊漁船関連事故等が発生しているのですか？

A

遊漁船関連事故等 35 件のうち、他船との衝突事故が約 51% の 18 件と突出しているほか、単独で岩場や防波堤等に乗上げたり衝突したりする事故も発生しています（図 3 参照）。

特に、他船との衝突事故では、衝撃などにより 16 人の方が負傷しています。また、衝突相手の他船は「プレジャーボート」が半数以上の 12 件に上り、次いで「遊漁船」「漁船」となっていますが、「タンカー」1 件を除く全ての船舶が、釣りや漁を目的としていました（図 4 参照）。

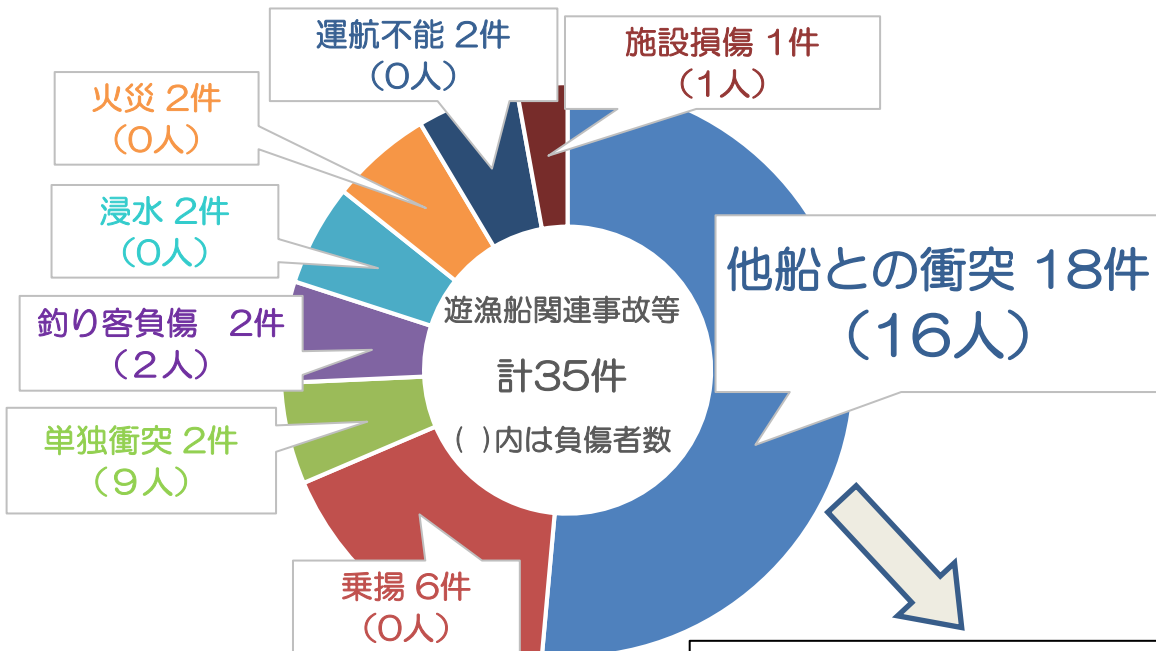


図3 遊漁船関連事故等の種類

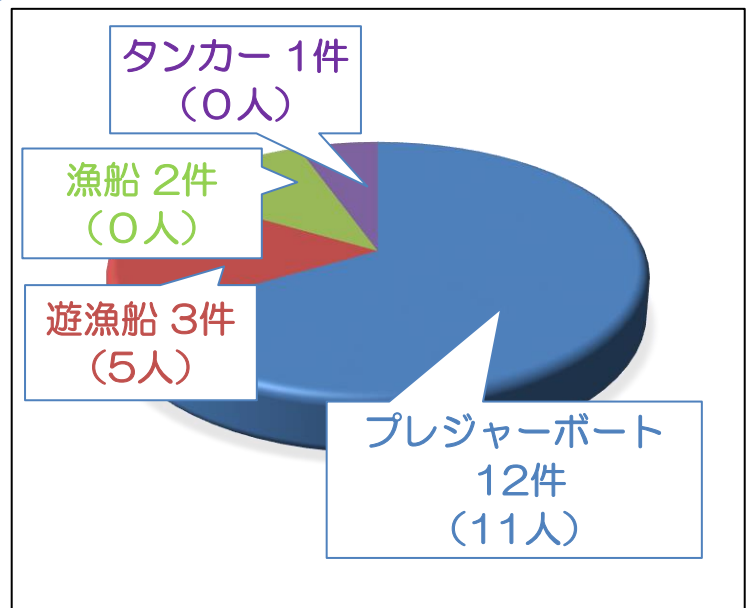


図4 他船（衝突相手）の種類



どのような状況で衝突しているのでしょうか？



他船との衝突事故 18 件のうち、約 83% の 15 件が遊漁船の航行中に発生しています。特に、航行中の遊漁船が漂流・錨泊している他船と衝突する事故が約 67% の 12 件と多くなっています。(図 5 参照)。

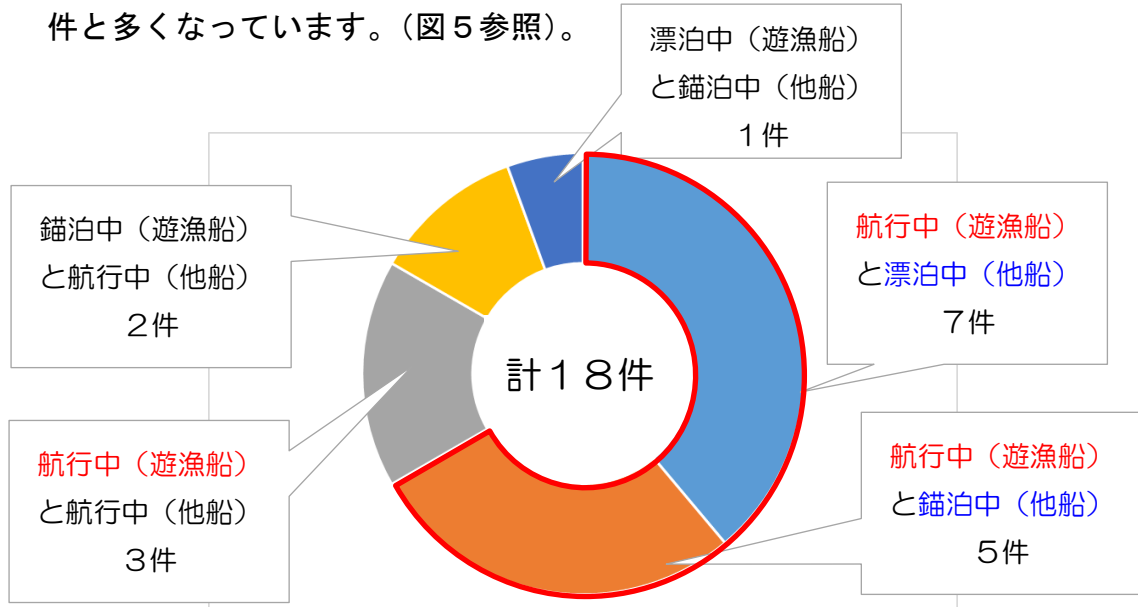


図 5 遊漁船と他船との衝突時の状況

※遊漁船同士の衝突事故は、便宜的に片方を「他船」としています。

また、航行中の遊漁船と他船との衝突事故において、負傷者は航行中の遊漁船よりも漂流・錨泊している他船の側で多く発生しています (図 6 参照)。

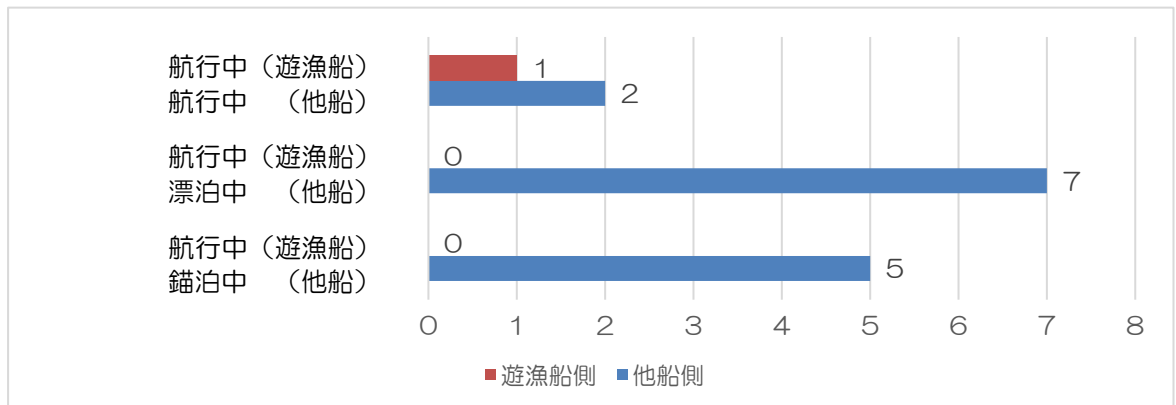


図 6 航行中の遊漁船と他船との衝突事故における負傷者 (人)



上記のとおり、他船との衝突事故では、航行中の遊漁船が漂流・錨泊している他船と衝突する事故が多く、負傷者も漂流・錨泊している他船の側で多く発生していることが分かりましたが、航行中の遊漁船も、釣りをを行う際は、漂流・錨泊をする側になることから、遊漁船の船長は、自船が他船の立場になり得ることも意識しておく必要があります。

Q

なぜ衝突に至ったのでしょうか？

A

航行中の遊漁船が他船に衝突した事故15件に関連した遊漁船16隻のうち、14隻の遊漁船の船長が、衝突するまでに他船の存在に気付いておらず、残りの2隻の遊漁船の船長も、衝突直前まで他船の存在に気付いていませんでした。

衝突するまで他船の存在に気付いていなかった14隻について、気付かなかった理由は次のとおりでした（図7参照）。

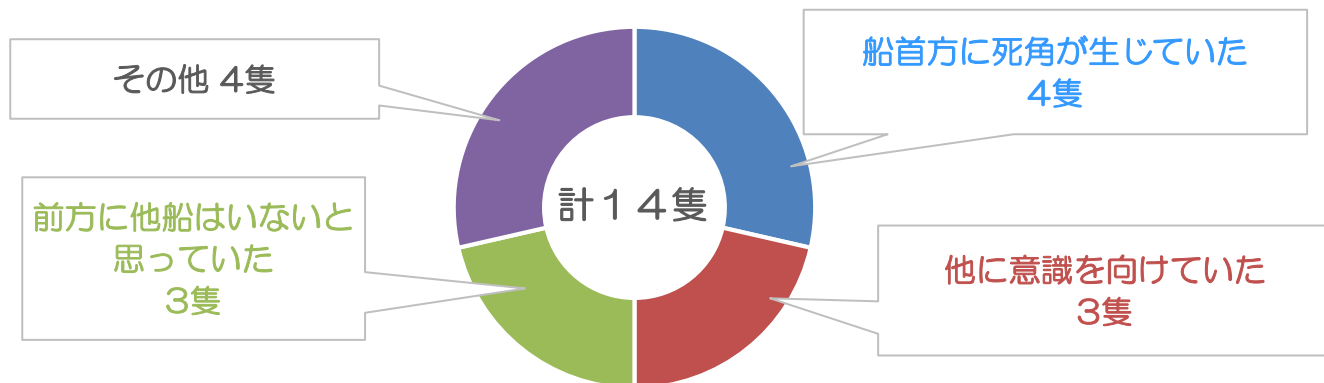


図7 航行中の遊漁船が衝突するまで他船の存在に気付かなかった理由

一方、衝突した漂流中・錨泊中の他船12隻のうち、10隻の船長が、接近してきた遊漁船の存在に気付いていました。

接近してきた遊漁船の存在に気付いていた10隻について、遊漁船を避けなかった理由は次のとおりでした（図8参照）。

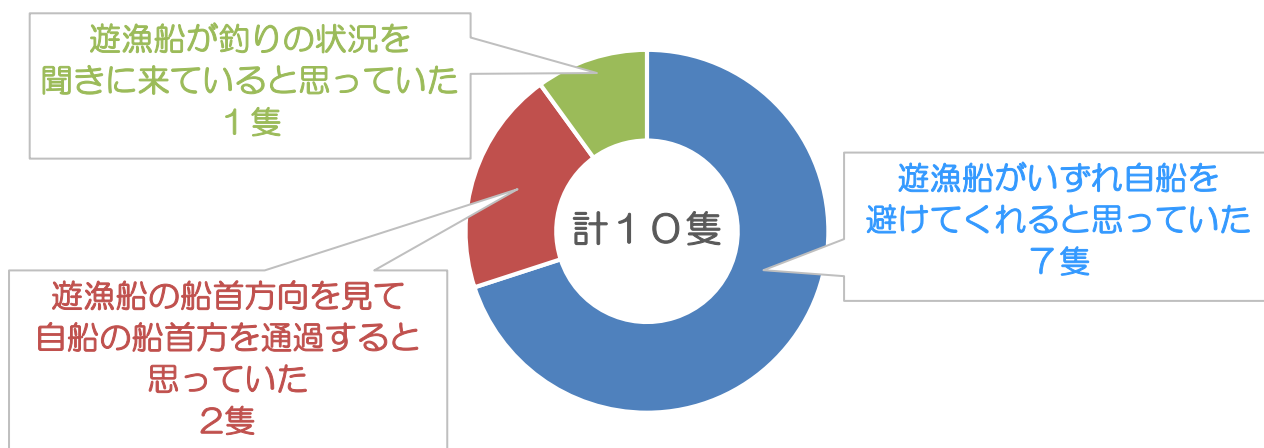


図8 漂流中・錨泊中の他船が衝突するまで遊漁船を避けなかった理由

4. 衝突事故の事例

事例① 船首浮上により船首方に死角が生じていた事例

概要

遊漁船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、釣り場を約16ノットで移動中、また、プレジャーボートAは、船長が1人で乗り組み、船首を南東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。(負傷者なし)

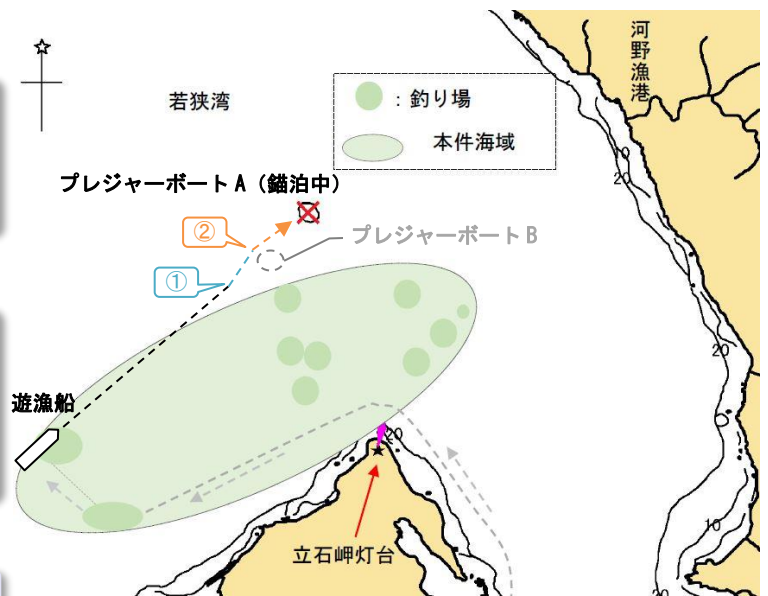
衝突に至る経過

遊漁船は、本件海域内の釣り場2か所で遊漁をしたあと、福井県南越前町河野漁港沖合の釣り場に向けて約16ノットの速力で北東進した。

遊漁船の船長は、本件海域を発進する前、前路に航行の支障となる他船を見掛けず、しばらく釣り場から離れるので航行の支障となる他船はいないと思った。

遊漁船の船長は、操縦席に座った姿勢で操船し、船首浮上により船体中心から両舷に約10°の範囲に死角が生じていた。

遊漁船の船長は、針路調整を目的に約10°左舵を取ったところ(右図①)、船首死角から現れたプレジャーボートBを右舷船首方約500mに認め、プレジャーボートの北方を通過後、針路を再び北東に戻したが(右図②)、死角を補う見張りをせず、プレジャーボートAに全く気付かなかった。



プレジャーボートAの船長は、遊漁船の進行方向から遊漁船が自船の船首方を通過すると考え、釣り具の取り込みを続けていた。

プレジャーボートAの船長は、遊漁船が至近で船首を自船に向けてくる体勢となったので、両手を挙げて大声をあげたが、遊漁船の針路に変化がなく、危険を感じて海に飛び込んだ。

要因

- 遊漁船は船首浮上による死角が生じた状態で北東進中、遊漁船の船長が約10°左舵を取ったところ、右舷船首方にプレジャーボートBを認め、その後、同船の北方を通過した直後、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、針路を北東に戻したためプレジャーボートAと衝突。

再発防止策

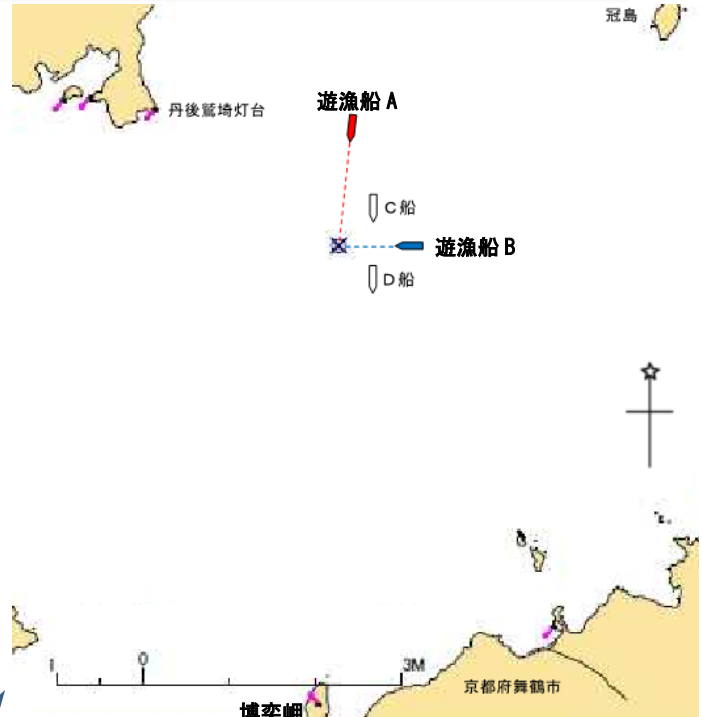
- 船首浮上による死角が生じる場合、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行いましょう。
- 変針する場合、前路に航行の支障になる他船がないことを確認しましょう。

事例② 他に意識を向けて航行していた事例

概要

夜間、遊漁船 A は、船長が 1 人で乗り組み、釣り客 7 人を乗せ、釣りを終えて約 16 ノットで帰港中、また、遊漁船 B は、船長が 1 人で乗り組み、釣り客 6 人を乗せ、釣り場を約 8 ノットで移動中、両船が衝突した。

遊漁船 B は、釣り客 1 人が負傷した。(釣り客：軽傷)



衝突に至る経過

C 船及び D 船は、集魚灯を点灯し、錨泊して遊漁を行っていた。

遊漁船 A は、マスト灯、両舷灯、船尾灯及び後部甲板の作業灯 2 個を点灯し、目視で船首目標の博奕岬灯台を見ながら南進。

遊漁船 A の船長は、0.75 海里レンジとしたレーダーを作動させていたが、レーダー画面を見ておらず遊漁船 B に気付かなかった。

遊漁船 B は、白色全周灯及び両舷灯を点灯し、前方を見ながら西進。

遊漁船 B の船長は、集魚灯で海面を照らしている錨泊中の C 船と D 船に接近した際、小型船のエンジン音が聞こえ、周囲を目視で確認したが、他船を認めなかった。

遊漁船 B の船長は、0.5 海里レンジとしたレーダーを作動させ、C 船及び D 船が映っていることを確認していたが、遊漁船 A に気付かなかった。

要因

集魚灯を点灯している複数の錨泊船の近くを航行する際、

- ・遊漁船 A の船長が、船首目標としていた博奕岬灯台に向けて航行することに意識を向けてレーダー画面を確認せず周囲の見張りを適切に行っていなかったため、遊漁船 B に気付かず衝突。
- ・遊漁船 B の船長が、次の釣り場に向けて航行することに意識を向けて、周囲の見張りを適切に行っていなかったため衝突。

再発防止策

- ・夜間、集魚灯などの明るい灯火を点灯している船舶の近くを航行する際、航行している他船の航海灯を見落とす場合があるので、レーダーを活用するなどして見張りを行いましょう。
- ・航行中、周囲の状況に不安を感じた際は、速やかに減速し、必要に応じて停船しまししょう。

事例③ 前方に他船はいないと思っていた事例

概要

遊漁船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、釣り場に向けて約16ノットで航行中、また、プレジャーボートは、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、錨泊中、両船が衝突した。

プレジャーボートは、船長及び同乗者が負傷した。(船長：軽傷、同乗者：重傷)

衝突に至る経過

遊漁船の船長は、^{ふだに}二見島を通過するまで、付近で釣りをしていた小型船舶に注意していたが、これまで松ヶ埼南東方沖で釣りをを行っている船舶を見掛けたことがなかった。

遊漁船の船長は、速力を調整して船首浮上による死角を解消するようにしたが、調整後も生じていた船首端の死角でプレジャーボートに気付かなかった。

また、遊漁船の船長は、出港時からレーダーを0.8海里レンジとしたまま、時折見ていたが、レーダー画面に映ったプレジャーボートに気付かなかった。



プレジャーボートの船長は、向かって来る遊漁船を認め、動静を気にしながら錨泊して釣りを行っていた。

プレジャーボートの船長は、遊漁船の針路が変わらず、衝突の危険を感じたものの、船外機を始動して自船を移動させる時間がなかったため笛を吹き、同乗者が大声を出した。

要因

- 遊漁船の船長が、松ヶ埼南東方沖で釣りをしている船舶を見たことがなかったことから、前路に他船はいないものと思い、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りやレーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、錨泊中のプレジャーボートに気付かず衝突。
- プレジャーボートの船長は、これまで、航行する船舶が錨泊している自船を避けていたので、今回も遊漁船が自船を避けるものと思い、錨泊を続けて衝突。

再発防止策

- ふだんから船舶を見掛けない海域であっても、他船がないと思わず、あらゆる手段で常時適切な見張りを行いましょう。
- 錨泊中に他船の接近を認めた場合、適切な時機に衝突を避けるための動作を行いましょう。

5. まとめ

若狭湾では、航行中の遊漁船が他船の存在に気付かず衝突し、他船の乗船者が負傷する事故が多く発生しています。

航行中、船長は、

- 船首浮上による死角が生じる場合、船首死角が解消される位置に立って操船したり、船首を左右に振ったりするなどして、
「**死角を補う見張り**」をしよう。
- 船首目標である釣り場など、特定のことに意識を向けないよう心掛け、「**レーダーなどあらゆる手段を活用して、常に周囲の見張りを行う**」ようにしよう。
- 釣り場間の移動や釣り場以外の海域においても
「**他船がないと思えない**」ようにしよう。

漂泊・錨泊して釣りを行う際も、

- 他船が「**自船を避けてくれると思えない**」で、漂泊・錨泊中であっても、
常時周囲の見張りを適切に行おう。
- 自船に近づいてくる他船を認めた場合には、余裕のある時機に「**注意喚起信号を発したり**」、
「**回避措置を採ったり**」することができるように
備えておこう。



運輸安全委員会事務局神戸事務所

〒650-0042 神戸市中央区波止場町 1-1 神戸第 2 地方合同庁舎 10 階

Tel: 078-331-7258 URL <https://www.mlit.go.jp/jtsb/>



運輸安全委員会のホームページでは、プレジャーボートの事故やインシデント（機関故障等）の防止に資する様々な情報（プレジャーボートの安全運航のために、船舶事故ハザードマップ、小型船舶機関故障検索システム、運輸安全委員会ダイジェストなど）を掲載していますので、これらの情報もプレジャーボートの安全運航にお役立てください。



○ プレジャーボートの安全運航のために

○ 船舶事故ハザードマップ・モバイル版



○ 小型船舶機関故障検索システム

○ 地方事務所における分析

