

# JMATニュースレター



Japan Marine Accident Tribunal News Letter

第11号  
平成30年11月発行

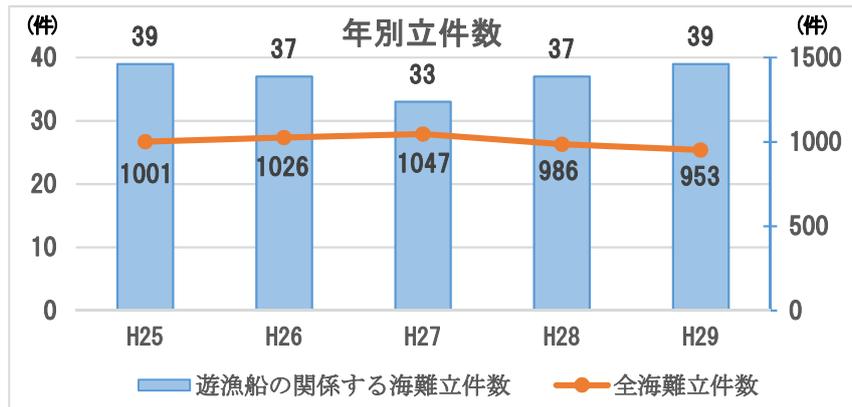
## 特集「遊漁船の海難」

平成25年から平成29年の5年間に理事官が立件した海難は5013件で、全体としては、減少傾向ですが、遊漁船の海難は、ほぼ横ばいとなっています。

また、遊漁船の海難の発生は、7月から9月にかけて多くなっています。

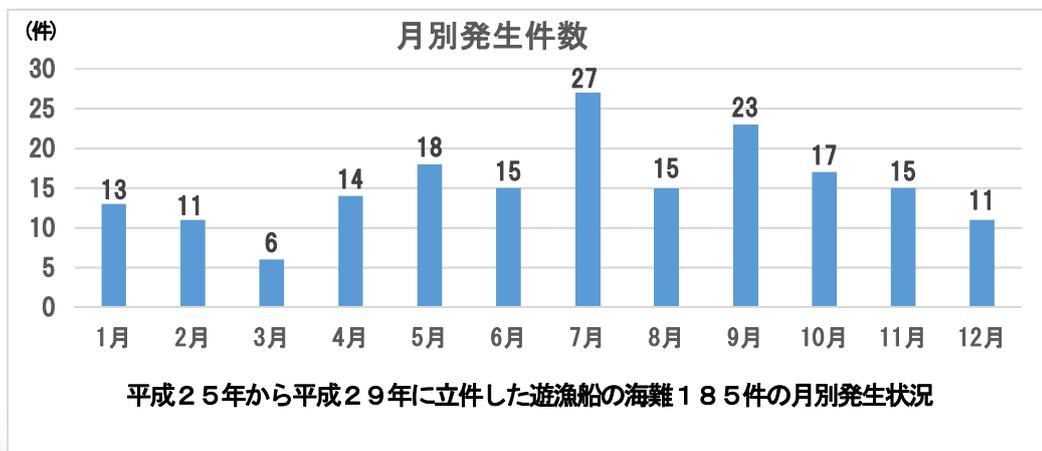
遊漁船…本レターでは、遊漁船業の適正化に関する法律(昭和63年法律第99号)第2条に定める遊漁船業の用に供する船舶のうち、専ら釣り客を磯等の釣り場に案内する瀬渡船を除いています。

遊漁船の海難件数は、**ほぼ横ばい**となっています。



平成25年から平成29年に立件した海難件数

遊漁船の海難の発生は、**7月から9月**にかけて多い。

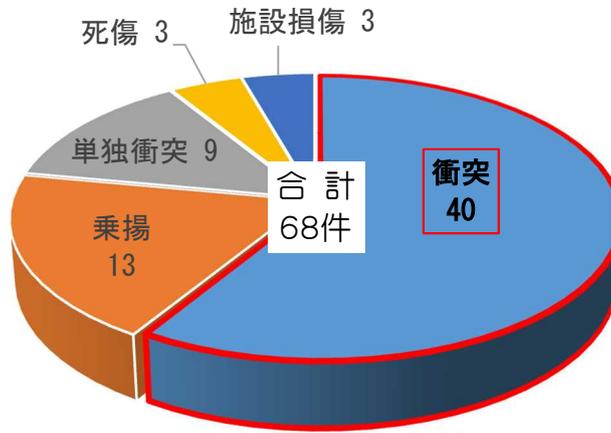


平成25年から平成29年に立件した遊漁船の海難185件の月別発生状況

立件：海難審判法の対象となる海難として理事官が調査を開始すること

## 遊漁船の海難は、衝突が多い。

平成27年から平成29年までの間に裁決言渡しのあった遊漁船の海難は68件であり、海難の種類別では、衝突が40件(58.8%)で最も多く、次いで乗揚が13件(19.1%)、単独衝突が9件(13.2%)となっています。

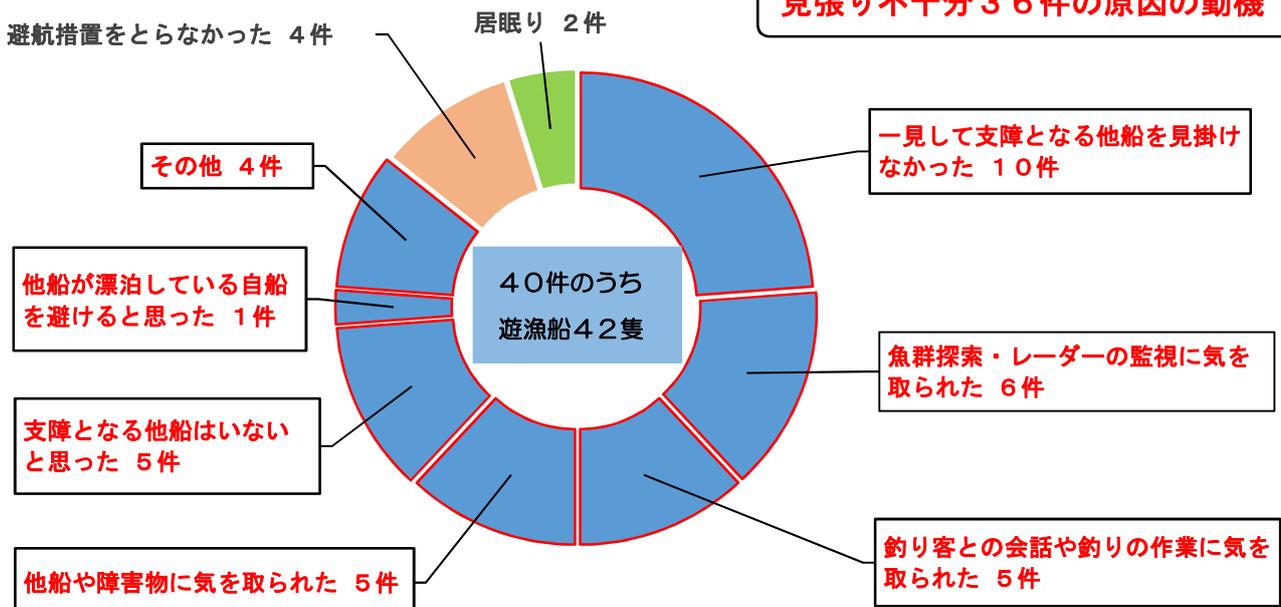


平成27年から平成29年に裁決言渡しのあった事件種類別状況

## 遊漁船の衝突事件の原因は、見張り不十分が圧倒的に多くなっています。

最も多い遊漁船の衝突事件の40件の原因をみると、見張り不十分が36件で最も多く、動機としては、「一見して支障となる他船を見掛けなかった」、「魚群探索やレーダーの監視に気を取られた」、「釣り客との会話や釣りの作業に気を取られた」など、いずれも見張りがおろそかになってしまったことがあげられます。

### 見張り不十分36件の原因の動機



遊漁船の衝突事件の原因分類

## 事例① 遊漁船が遊漁を終えて帰航中、定置網に乗り入れた事例

平成 27 年 8 月 2 日(土) 02 時 09 分発生

### 概要

本船は、夜間、船長が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、釣りを終えて帰航中、定置網に乗り入れ、推進器及び船底に擦過傷を生じ、定置網は、垣網などに切損等を生じた。

本船は、来援した漁船により定置網から引き出された。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の中央期で、視界は良好であった。

本 船：総トン数3.97トン

懲 戒 船 長：業務停止1箇月（小型船舶操縦免許）

負傷状況 負傷者なし

8月1日17時00分

本船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

18時00分

釣り場に到着し、漂泊して釣りを始めた。

8月2日01時45分

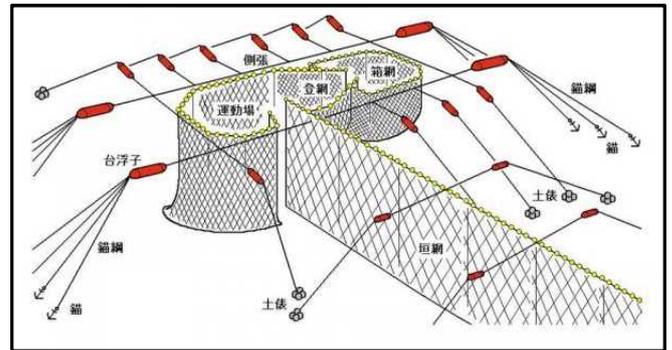
釣りを終えて釣り場を発進し帰途に就いた。

02時07分半僅か前

147度の針路及び17.5ノットの速力で進行中、ほぼ正船首方に点滅する明かりを視認したが、定置網に取り付けられた簡易標識灯の明かりと分からないまま153度に変針した。

02時09分

定置網に向首進行していることに気付かず、153度の針路及び17.5ノットの速力で定置網に乗り入れた。



定置網の構造と各部の名称(海中立体図)

(水産技術センター相模湾試験場提供)

### 原因

本件定置網損傷は、発航する際、水路調査が不十分で、夜間、遊漁ののち、係留地に向けて帰航中、定置網に向首進行したことによって発生したものである。

### Attention

発航前は、海上保安庁が提供している沿岸域情報提供システムの海上安全情報を確認するなどして、水路調査を十分に行うこと。

## 事例② 遊漁船が遊漁を終えて帰航中、灯浮標に衝突した事例

平成 28 年 5 月 25 日(水) 19 時 50 分発生

### 概要

本船は、夜間、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、釣りを終えて帰航中、灯浮標に衝突し、船首に亀裂を、灯浮標は標体に凹損等を生じた。

当時、天候は霧雨で風はほとんどなく、潮候は上げ潮の中央期であった。

本 船：登録長 8.05m

懲 戒 船 長：業務停止 1 箇月（小型船舶操縦免許）

負傷状況 船長が右第 5 中手骨亀裂骨折、釣り客 3 人が左第 4 肋骨亀裂骨折等

5月25日15時00分

本船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

15時30分

釣り場に到着し、漂泊して釣りを始め、その後釣り場を移動して釣りを行った。

19時20分

釣り場を発進し帰途に就いた。

19時47分少し過ぎ

030度の針路及び16.0ノットの速力で進行中、舵輪を左手に握り、右手に携帯電話を持って、携帯電話の操作を始めた。

19時50分

緩やかに右転し、灯浮標に向かって進行していることに気付かず、船首が040度を向いたとき、16.0ノットの速力で灯浮標に衝突した。



### 原因

本件灯浮標衝突は、夜間、港外の釣り場から港奥の係留地に向けて帰航する際、見張り不十分で、緩やかに右転し、灯浮標に向かって進行したことによって発生したものである。

### Attention

操船中は、携帯電話の操作をすることなく、見張りを十分に行うこと。

### 事例③ 航行中の遊漁船と錨泊中のモーターボートが衝突した事例

平成27年9月21日(月)12時10分発生

#### 概要

A船は、船長aが1人で乗り組み、釣り客2人及び他2人を乗せ、釣り場に向けて航行中、B船は、船長bが1人で乗り組み、3人を同乗させ、釣りをしながら錨泊中、A船とB船が衝突した。衝突の結果、A船は船首部に擦過傷を生じ、B船は左舷後部外板を圧壊した。当時、天候は晴れで風力2の北北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期で、視界は良好であった。

A 船：登録長11.03m  
懲 戒 船長a：業務停止1箇月  
(小型船舶操縦免許)  
負傷状況 負傷者なし

B 船：登録長6.27m  
懲 戒 船長b：戒告  
(小型船舶操縦免許)  
負傷状況 同乗者1人が肋骨骨折

9月21日06時30分  
A船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

9月21日06時45分  
B船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

12時03分  
船長aは、釣り場を移動するため、114度の針路及び4.2ノットの速力で進行中、魚群探索を開始した。

12時04分  
船長bは、錨泊中、左舷正横800m付近にA船を初認し、その後、ときどき同船を見ていた。

12時09分少し過ぎ  
船長aは、B船が正船首100mのところとなったが、魚群探索を開始したときに船舶を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、魚群探知表示としたGPSプロッター画面を見ることに気を取られ、このことに気付かなかった。

12時09分少し過ぎ  
船長bは、A船が左舷正横100mのところとなり、衝突のおそれのある態勢で接近する状況を認め、同船が釣りをを行うため、自船の近くで停止すると思い、そのまま錨泊を続けた。

12時10分  
A船は、錨泊中のB船と衝突した。

#### 原因

本件衝突は、航行中のA船が、見張り不十分で、前路で錨泊中のB船を避けなかったことによって発生したが、B船が、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

#### Attention

操船中は、GPSプロッター画面を見ることに気を取られることのないよう、見張りを十分に行うこと。  
航行中に船首が浮上して船首方に死角を生じているときには、船首を左右に振るなど、死角を補う見張りを十分に行うこと。

## 事例④ 漂流中の遊漁船と航行中の遊漁船が衝突した事例

平成 26 年 7 月 20 日(月) 17 時 02 分発生

### 概要

A 船は、船長 a が 1 人で乗り組み、釣り客 7 人を乗せ、釣りをしながら漂流中、B 船は、船長 b が 1 人で乗り組み、釣り客 12 人を乗せ、釣り場に向けて航行中、A 船と B 船が衝突した。衝突の結果、A 船は右舷中央部外板に亀裂等を、B 船は船首部に擦過傷を生じた。当時、天候は晴れで風力 2 の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期で、視界は良好であった。

A 船：総トン数 4.9 トン  
懲戒 船長 a：戒告  
(小型船舶操縦免許)  
負傷状況 船長 a が腰部挫傷

B 船：総トン数 4.54 トン  
懲戒 船長 b：業務停止 1 箇月  
(小型船舶操縦免許)  
負傷状況 負傷者なし

7 月 20 日 06 時 10 分  
A 船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

7 月 20 日 15 時 45 分  
B 船は、係留地を出航し、釣り場に向かった。

16 時 30 分  
釣り場を移動し、漂流して釣りを始めた。

16 時 24 分半僅か前  
347 度の針路及び 14.0 ノットの速力で、船首が浮上して船首方に死角が生じた状態で航行した。

16 時 57 分少し過ぎ  
船長 a は、B 船が右舷船首 20 度 1.0 海里のところに接近するのを認めたが、B 船が釣果などを聞きに接近するものと思い、衝突を避けるための措置をとらずに漂流を続けた。

16 時 57 分少し過ぎ  
船長 b は、正船首 1.0 海里のところに A 船を視認することができたが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、このことに気付かず続航した。

17 時 02 分  
A 船は漂流中、B 船と衝突した。

### 原因

本件衝突は、航行する B 船が、見張り不十分で、前路で漂流する A 船を避けなかったことによって発生したが、A 船が、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

### Attention

漂流中に接近する他船を認めた場合は、警告信号等を行うこと。  
航行中に船首が浮上して船首方に死角を生じているときには、船首を左右に振るなど、死角を補う見張りを十分に行うこと。

## まとめ

遊漁船の海難は、周年において発生していますが、特に7月から9月にかけて多くなっています。

また、海難が発生すると、乗組員だけでなく、多くの釣り客も負傷することがあります。

釣り客は、釣りをすることに集中しており、船長及び乗組員の皆様は、航行中は当然ですが、釣り場において錨泊中、漂泊中であっても、周囲の見張りを厳重にお願いします。

**船長は、法令に基づき、救命胴衣を必ず釣り客に着用させましょう。**

《内容に関するご意見はこちらまで》

海難審判所書記課

〒102-0083 東京都千代田区<sup>こうじまち</sup>麴町2-1 PMO<sup>はんぞうもん</sup>半蔵門4階

電話 03-6893-2405 FAX 03-6893-2406

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jmat/>

メールアドレス [hqt-jmat@ml.mlit.go.jp](mailto:hqt-jmat@ml.mlit.go.jp)

※ 国土交通省の内線番号は使用できません。(国土交通省代表からの転送不可)海難審判所の直通電話をご利用下さるようお願いいたします。



<アクセス>

東京メトロ 半蔵門線 半蔵門駅 6番出口から徒歩 1分

有楽町線 麴町駅 1番出口から徒歩 4分

### 《編集後記》

遊漁船の海難事故は、衝突が多いことが分かりました。このことは、航行中は当然ですが、釣り場において錨泊中、漂泊中であっても、遊漁船を操船される船長及び乗組員の皆様には、釣り客の安全を第一に考え、見張りを厳重にし、周囲の安全の確認をお願いいたします。