

運輸安全委員会ダイジェスト

JTSB (Japan Transport Safety Board) DIGESTS

第19号（平成27（2015）年12月発行）

船舶事故分析集

遊漁船事故の防止に向けて ～釣り客の安全確保のために～

1. はじめに	1
2. 事故等の発生状況	2
3. 事故調査事例（8事例）	6
4. インタビュー・アンケート集計結果	14

1. はじめに

釣りは海洋レジャーの一つとして多くの方が親しみ、日本全国で約 670 万人が楽しんでいるとも言われています（※1）。

遊漁船（※2）は、船釣りや磯釣りなどを行う手段として広く利用されており、平成 26 年度末で 16,199 隻が都道府県に登録されています。その一方で、遊漁船の関与した事故・インシデント（※3）が発生している現状があり、平成 22 年から同 26 年までの 5 年間に運輸安全委員会が調査対象とした事故等を調べてみたところ 224 件が発生し、死傷者（死亡者・負傷者）の発生した事故は約半数の 107 件に上り、遊漁船 233 隻では 1,207 人の釣り客が乗船中に事故等に遭遇し、149 人の釣り客が死傷していることが分かりました。

事故による死傷は、楽しいレジャーが一瞬で台無しになり、事故に関係された方々の生活を一変させる可能性があります。このため、遊漁船の船長等には出港から帰港までの間、釣り客の安全を確保することが求められています。

そこで、遊漁船を運航される皆様に安全運航で楽しい釣りをサポートいただけるよう、事故防止・被害軽減に向け、遊漁船の事故等について、統計資料や事例の紹介を行うこととしました。

※1 出典：公益財団法人日本生産性本部「レジャー白書 2015」。

※2 「遊漁船」とは、釣り等により魚類その他の水産動植物を捕獲することを目的とする旅客をとう載又はこれら旅客を瀬渡しする船舶。当委員会が調査報告書の中で使用する「瀬渡し船」を含む。

※3 「事故」とは、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をいい、「インシデント」とは事故の兆候をいい、事故とインシデントを合わせて「事故等」という。



写真提供：佐々木隆史氏（左）／東京湾遊漁船業協同組合（右）

2. 事故等の発生状況

平成 22 年から同 26 年までの 5 年間に運輸安全委員会が調査対象とした遊漁船事故等は 224 件で、これらの事故等に関与した船舶 342 隻の内訳は、遊漁船 233 隻と一般の船舶 109 隻（プレジャーボート 61 隻、漁船 29 隻、貨物船 9 隻など）でした。その発生件数の推移について、遊漁船が関与しないその他の船舶事故等（以下「一般の事故等」という。）と比べてみます。

遊漁船事故等の発生は、ほぼ横ばい

一般の事故等は緩やかに減少していますが、遊漁船事故等は、ほぼ横ばいとなっています。遊漁船登録隻数（※4）は平成 24 年度以降、減少しており、事故等発生隻数と登録隻数から発生率をみると、平成 22 年から同 26 年までの 5 年間の平均は 0.28% で、1,000 隻あたり 2.8 隻が事故等に遭遇していることになります。（図 1、2 参照）

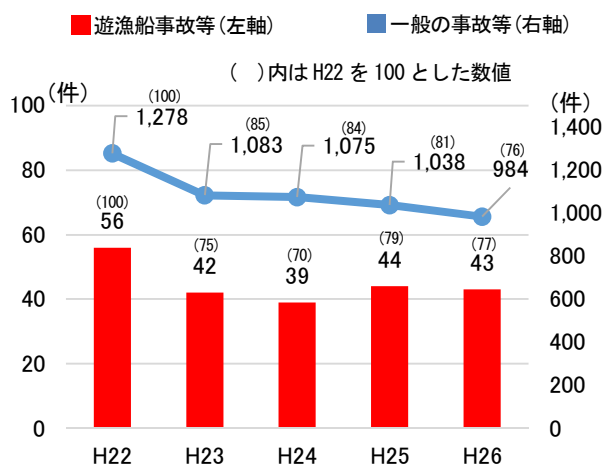


図1 事故等件数の推移

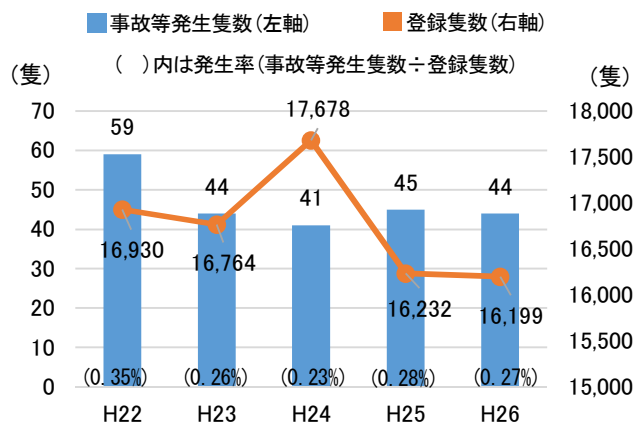


図2 事故等発生隻数と登録隻数の推移

出典：水産庁

※4 登録隻数は年度末時点。平成 22、23 年度は東日本大震災の影響により、集計できなかった地域がある

遊漁船事故等は一般の事故等に比べて死傷者等の発生率が約 1.8 倍

遊漁船事故等の 224 件、342 隻（遊漁船 233 隻、一般の船舶 109 隻）のうち、死傷者が発生した事故は 107 件、110 隻（遊漁船 70 隻、一般の船舶 40 隻）となっており、死傷者数は 239 人です。

事故等における死傷者等（死亡者・行方不明者・負傷者）の発生率についてみると、遊漁船事故等のうち 47.8%（107 件）で死傷者等が発生しており、この数値は一般の事故等の約 1.8 倍となっています。（図 3 参照）

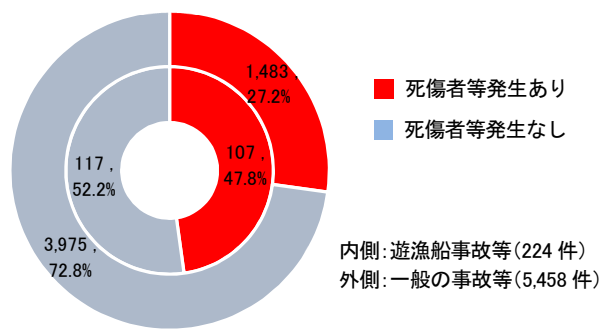


図3 遊漁船事故等と一般の事故等の件数

また、遊漁船事故等 224 件で死傷者等についてみると、船員（遊漁船、プレジャーボート、漁船の船長や乗組員）よりも、旅客（遊漁船では釣り客）の被害が多くなっています。（図 4 参照）

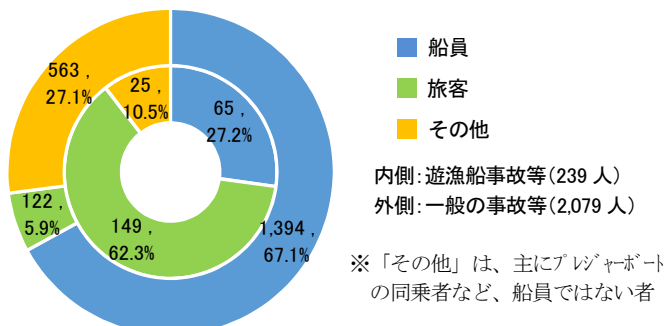


図4 死傷者等の内訳



写真提供：佐々木隆史氏

なお、遊漁船のみの死傷者数は 179 人（船長と乗組員が 30 人、釣り客が 149 人）で、船長と乗組員よりも釣り客の被害が約 5.0 倍となっています。

■ 事故等種類の状況 ■

遊漁船事故等は船舶同士の衝突が多い

一般の事故等と比べると、遊漁船事故等は遊漁船と瀬渡船で特徴が異なり、遊漁船関係（194件）では船舶同士の衝突の割合が、また、瀬渡船関係（30件）では死傷等の割合が多くなっています（瀬渡船関係の死傷等は9件中7件が瀬渡し中。船舶同士の衝突については、5ページを参照）。「死傷等」とは、死傷者等が発生した船舶事故のうち、衝突、乗揚、転覆、沈没、火災、爆発、浸水などによらないもので、船体からの落水による死傷や波などの船体動揺による転倒や身体を船体に叩きつけることによる負傷などが含まれます。（図5、6参照）

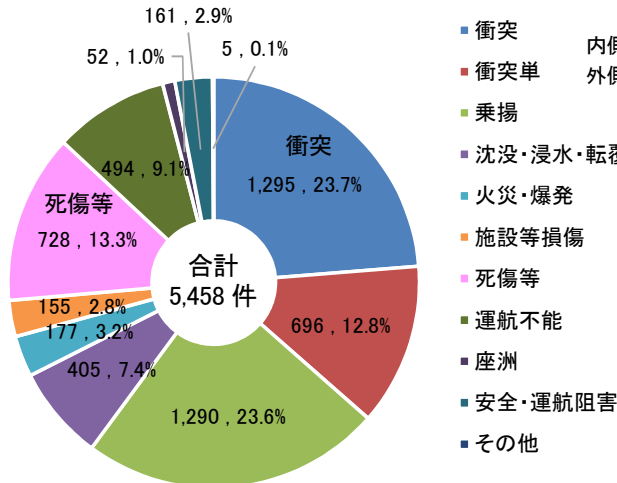


図5 事故等種類の状況（一般の事故等）

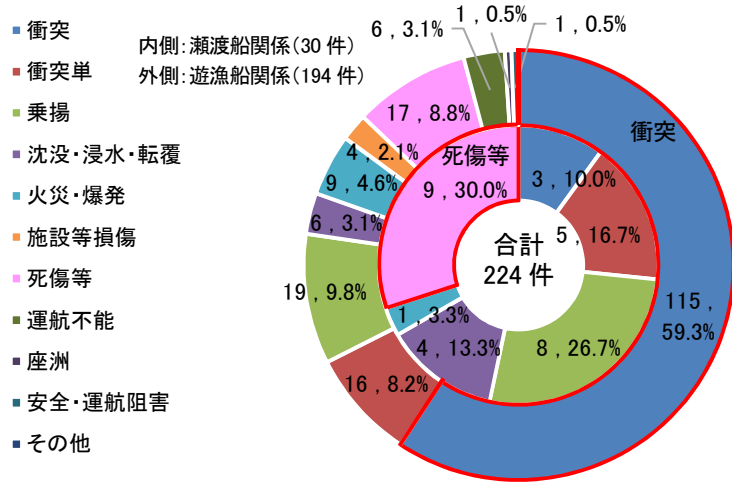


図6 事故等種類の状況（遊漁船事故等）

■ 発生月の状況 ■

夏から秋にかけて多い

7月から10月の4か月間が46.4%（104件）で約半数を占め、7月の13.4%（30件）が最も多くなっています。船舶同士の衝突では7月が13.5%（16件）となっています。（図7参照）

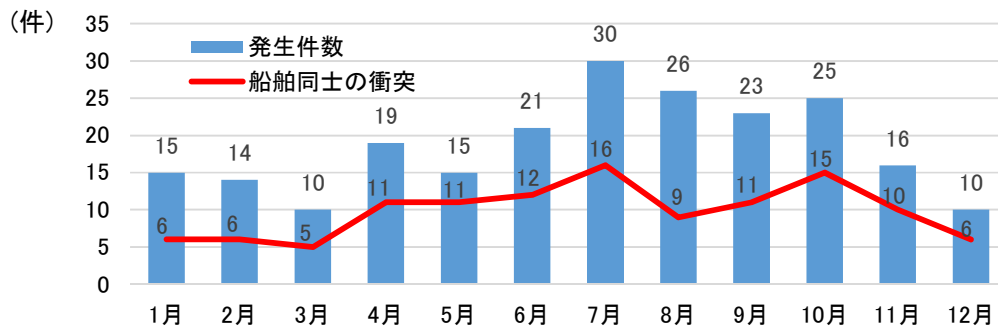


図7 発生月の状況

■ 発生時間帯・曜日の状況 ■

早朝の日の出の前後、土・日・祝が多い

5時台が9.8%（22件）で最も多く、日の出の前後でそれぞれ11件発生しており、次いで6時台及び9時台が多くなっています。船舶同士の衝突では昼間の発生が84.7%（100件）で、9時台が12.7%（15件）となっています。（図8参照）

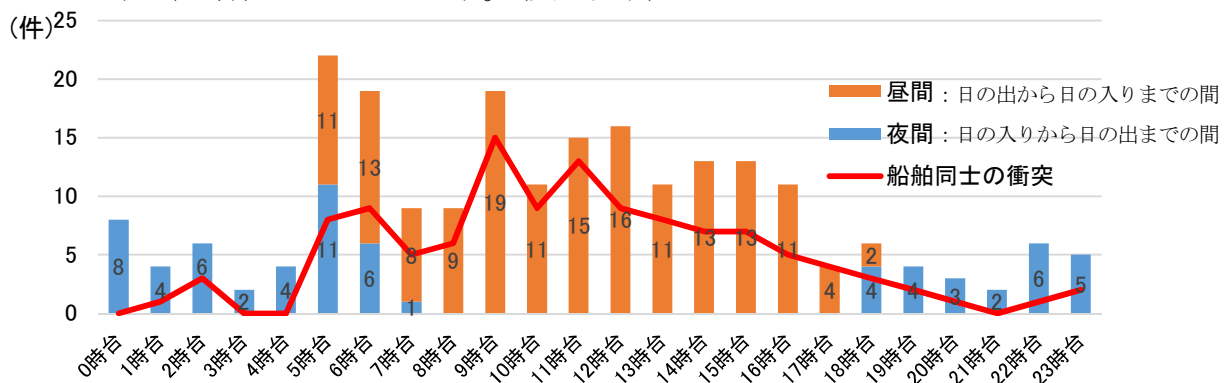


図8 発生時間帯の状況

また、日曜日が27.2%（61件）と最も多く、次いで土曜日が21.4%（48件）となっており、祝日の16件を含めると、土・日・祝日で55.8%（125件）を占めています。

遊漁船の状況

(1) 船長の年齢

55から64歳が多い

遊漁船 233 隻のうち、船長の年齢が判明した 163 人では 55 から 64 歳が 27.0% (44 人) で最も多くなっています。65 歳以上の高齢者の割合をみると、遊漁船の船長は 31.3%、一般漁業者全体は 34.6%となっています。(図 9、10 参照)

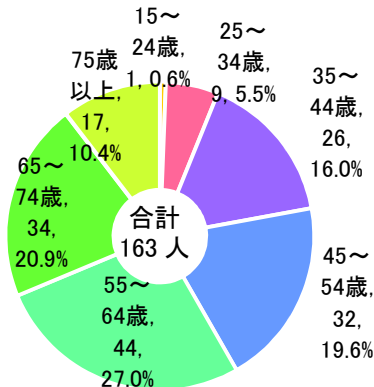


図 9 船長の年齢

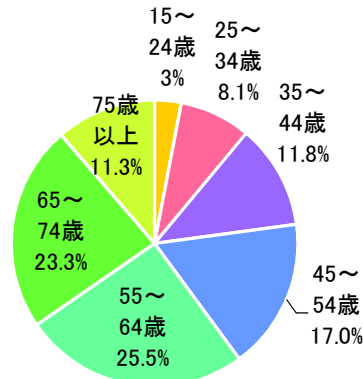


図 10 一般漁業者全体の年齢分布

(出典:2013 年漁業センサス結果の概要の年齢階層別漁業就業者数
(平成 20 年及び同 25 年の数値を集計、農林水産省公表資料))

(2) 案内形態

船釣りが多い

遊漁船 233 隻のうち、案内形態が判明した 182 隻では船釣りが 151 隻で最も多く、次いで磯渡しが 25 隻となっています。(図 11 参照)

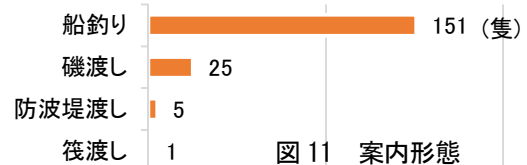


図 11 案内形態

(3) 動静

航行中が多い

遊漁船 233 隻のうち、動静が判明した 227 隻では航行中が 175 隻で最も多く、次いで漂泊中が 35 隻となっています。(図 12 参照)

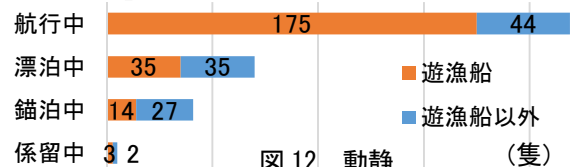


図 12 動静 (隻)

(4) 釣り客数と乗組員数、総トン数

5トン未満が約6割

遊漁船 233 隻のうち、釣り客が判明した 225 隻では釣り客の総数は 1,207 人でした。1 隻の釣り客数では 3 人が 44 隻で最も多く、次いで 4 人が 29 隻となっており、釣り客 15 人以上の船は 8 隻で、磯渡しが多くなっています。(表 1 参照)

乗組員数が判明した 227 隻では、1 人が 201 隻、2 人が 15 隻、3 人が 7 隻で、0 人が 4 隻 (カセ船 ※5 3 隻、係留 1 隻) となっています。

総トン数が判明した 231 隻では、5 トン未満が 142 隻、5 から 10 トン未満が 51 隻、10 から 20 トン未満が 38 隻となっています。

※5 動力はなく、えい航されて釣り場まで移動する釣り船

表 1 釣り客 15 人以上の遊漁船と乗組員数

釣り客数	乗組員数	長さ	総トン数	案内形態
35	1	13.66m(Lr)	12	磯渡し
26	3	16.00m	14	船釣り
26	1	13.64m(Lr)	10	船釣り
19	2	11.98m	13	船釣り
19	1	14.55m	4.9	不詳
18	2	13.99m(Lr)	11	磯渡し
16	1	11.49m(Lr)	7.51	磯渡し
16	1	11.58m(Lr)	5.5	磯渡し



※現場調査時にタラップから乗り込む状況を再現
荷物の状況はイメージ
事例 7、12 ページを参照

(5) 救命胴衣の着用と落水 救命胴衣の非着用も

遊漁船 233 隻のうち、救命胴衣の着用状況が判明した 62 隻では釣り客が全員、救命胴衣を着用していましたが、このうちの 17 隻では船長、乗組員が非着用でした。詳細は判明しなかったものの、釣り客や船長、乗組員が救命胴衣を着用していない状況も見受けられました。

なお、事故等により、遊漁船 233 隻のうち 27 隻で 69 人の落水者が発生しています。

～居眠り運航が発生！～

- ・遊漁船 233 隻のうち、6 隻(帰港中 4 隻)で判明し、釣り客は合計で 24 人が乗船
- ・このうちの 1 隻では船長が重傷(外傷性くも膜下出血、腎破裂等)、釣り客 3 人が軽傷に
- ・無事に帰港するまで安全に

メモ

(6) 死亡した釣り客

溺水による死亡が多い

遊漁船 233 隻のうち、釣り客が死傷したのは 64 隻で、死傷者数は 149 人となっています。

このうち、釣り客が死亡したのは 10 隻で、死亡者数は 10 人（溺水 6 人、脳幹部挫傷 1 人、外傷性出血 1 人、行方不明後除籍 1 人、不明 1 人）となっており、9 人が落水し、5 人は救命胴衣非着用でした。（表 2 参照）

表 2 死亡した釣り客の状況

事故種類	遊漁船		死亡した釣り客				
	動静	乗組員数 釣り客数 (死亡者以外)	年齢・性別	行動等	救命胴衣	落水	死因等
死傷等	航行中	1	不詳	・飲酒していた ・隣にいた釣り客は船尾方へ歩いていくのを目撃しており、トイレに行ったものと思っていた ・落水時、目撃されていない	非着用	○	溺水
		7					
		1	59歳男性	・操舵室の右舷側後方でクーラーボックスに座り、釣りの準備をしていた ・落水時、目撃されていない	非着用	○	溺水
		1					
	漂泊中	1	62歳男性	操舵室後方の右舷ブルワーク(船のへり)付近でクーラーボックスに座っていた	船長が出港前、着用を確認していたが落水時は不明	○	溺水
		2					
		1	81歳男性	・小用を足す旨を隣にいた釣り客に声をかけて右舷船尾に向かった ・右舷船尾から落水した	非着用	○	溺水
		5					
乗揚	航行中	1	78歳男性	・岩場から乗船しようとしていた ・船首先端部が釣り客の胸の前に掲げて持っていたクーラーボックスに接触して落水した	非着用	○	不明
		0					
	漂泊中	1	40歳男性	・岩場から乗船しようとしていた ・左手に釣り竿と餌箱を、右手にクーラーボックスを持っていた ・左腕がハンドレールに当たり体勢が崩れ落水した	着用	○	溺水
		0					
衝突	航行中	1	78歳男性	衝突後、傾いて浸水し転覆して落水した	不詳	○	行方不明後除籍
	漂泊中	1	40歳男性	左舷船尾部に腰を掛けていた	不詳	×	脳幹部挫傷
乗揚	航行中	1	67歳男性	乗揚後、ブルワークから岩場に飛び移ろうとしていた	着用	○	外傷性出血
	漂泊中	4		船体が傾斜して落水した			

(7) 船長の釣り客への対応等

釣り客とのやりとり等が事故に至る要因に

遊漁船 233 隻のうち、船長と釣り客とのやりとり等が判明した主な状況は以下のとおりです。それぞれが事故に至る要因の一つとなっています。

【航行中】

- 釣り客と雑談（質問に应对）
- 釣り客が通路などにいたので、ふだん夜間に行っていた船首端での操船をしなかった
- 釣り客が操舵室内にいたのでケガをしないよう照明を点灯したら、船首方が見えづらくなった
- 一人が釣果なしで帰港になり気にかかっていた

【漂泊中】

- 釣りの手伝い（電動リールの調整など）
- 釣り糸が下へまっすぐなるよう船位調整
- 釣り客の写真撮影
- 釣り客の荷物探し



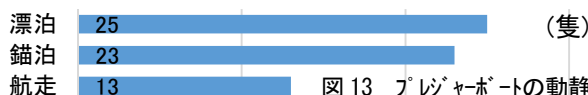
(8) 船舶同士の衝突事故

プレジャーボートとの衝突が約半数 思い込みの発生も

遊漁船事故等 224 件のうち、船舶同士の衝突事故 118 件の主な状況は以下のとおりです。

- 相手船はプレジャーボートが 61 隻、漁船が 29 隻、貨物船 9 隻、タンカー 4 隻など。遊漁船同士は 9 件
- 漂泊中・錨泊中のプレジャーボート 48 隻のうち、判明した 21 隻は「相手船が避けてくれると思った」
- 漂泊中・錨泊中のプレジャーボート 48 隻と衝突した航行中の遊漁船は 47 隻が適切な見張りを行っておらず、
 - ・ 目視やレーダーで周囲を確認したが、航行に支障となる他船はいないと思った
 - ・ 他船や漁具、魚群探知機などに注意を向けていた
 - ・ ふだん船を見かけない時間帯、海域だった
- 双方に「思い込み」が発生している

図 13 プレジャーボートの動静



3. 事故調査事例

事例1

平成 27 年 8 月 4 日(火) 21 時 15 分ごろ発生

錨泊中、ブルワークの上を歩いていた釣り客が落水して死亡

概要：本船は、船長(70 歳)が 1 人で乗り組み、釣り客 2 人を乗せ、釣りをして錨泊中、左舷側のブルワーク上面を移動していた釣り客 1 人が落水し、死亡した。

本船（遊漁船）

総 トン 数：4.44 トン

L r × B × D：9.80m × 2.30m × 0.90m

19:45 ごろ

本船は、錨泊して集魚灯を点灯し、甲板上を明るく照らした状態でいか釣りを開始した

船長は、釣り客 2 人に右舷側通路を使用するよう指示していたが、右舷側通路にもゴムホースやたも網等が置かれていた

21:15 ごろ

船長は、左舷側ブルワーク上面を船尾方に移動していた釣り客 A が視界から消えるように落水したのを目撃した

船長は、近くの係船用ロープを釣り客 A の近くに投げたが、つかまることができず、固型式救命胴衣を 3 個投げた

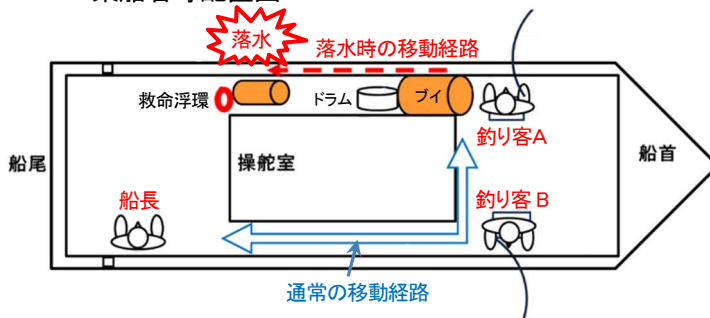
21:20 ごろ

船長と釣り客 B は、釣り客 A を引き揚げようとしたが、重くて引き揚げることができなかった

船長は、118 番通報と知人に救助を依頼し、釣り客 A は来援した僚船により引き揚げられて病院へ搬送されたが、死亡が確認された（死因：溺水）

船長は、釣り客 2 人が乗船する際、救命胴衣を着用するように言ったが、2 人は着用せず、釣り客 A は落水時も着用していなかった（船長も着用せず）

乗船者等配置図



事故前、釣り客 A は右舷側通路を 2、3 回行き来した

釣り客 A は、操舵室の端等につかまらず、船長の方に顔を向けて話しかけながらブルワーク上を歩いていた落水した

右舷側



左舷側



左舷側通路には通行の妨げとなるドラム等の障害物があるので、ブイで通路の前後を塞いでいた

天気晴れ、風力 2 南風、海上平穏
潮流 西流、水温 約 25℃

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・ 甲板上を移動する際の安全な通路を確保し、釣り客がブルワーク上面を移動することがないように指示を徹底すること。
- ・ 救命浮環を良好な状態に保ち、直ちに使用できるようにしておくこと。
- ・ 釣り客に救命胴衣を適切に着用させるとともに、自ら救命胴衣を着用して模範を示すよう努めること。



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 27(2015)年 11 月 26 日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-12-2_2015tk0006.pdf

船尾甲板上でクーラーボックスに腰掛けていた釣り客が落水して死亡

概要：本船は、船長(70 歳)が 1 人で乗り組み、釣り客 3 人を乗せ、僚船にえい航されて帰港中、左舷方からの波を受けて船体が右舷側に傾斜した際、釣り客 1 人が落水し、死亡した。

本船（遊漁船）

総トン数：2.88 トン

L r × B × D：9.50m × 1.90m × 0.73m

12:30 ごろ

本船は、僚船にえい航されて 7 ノットの速力で南南東進した

12:40 ごろ

本船は、左舷正横方からの波を受けて右舷側に傾いた

操舵室で舵を操作していた本船船長は、叫び声を聞いて船尾方を見たところ、釣り客 A が右舷後方へ離れていくのを見て、僚船船長に無線で救助を要請した

13:00 ごろ

僚船船長は、救助に向かい、釣り客 A を引き揚げようとしたが、1 人では引き揚げることができず、本船船長と 2 人で引き揚げ、人工呼吸をしたが回復しなかった

13:10 ごろ

所属漁協へ連絡して救急車の手配を要請し、港へ到着後、直ちに病院へ搬送されたが、死亡が確認された
(死因：溺死)



天気晴れ
北東の風約 5m/s
視界良好
波高約 0.5~1.0m
潮流 西流
海面水温 約 14℃

釣り客 A は、後部甲板右舷側で※クーラーボックスに腰を掛けていた

※ブルワークより約 3cm 高い

体を支えるものがなく、落水したものと考えられる

操舵室後部端につかまって立っていた釣り客 C が、落水に気づいて「落ちた」と叫んだ



- ・船長は、出港前、釣り客 A に救命胴衣を貸与し、着用を確認していたが、落水時の着用状況は不明
- ・船長は、えい航開始時、釣り客に対して周囲の構造物につかまるよう指示していたが、徹底されていなかった

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・釣り客には、船体の動揺に備えて船内に座る、固定されているものにつかまるなどしてもらうこと。
- ・釣り客が救命胴衣を適切に着用していることを確認すること。
- ・船体動揺による落水を防ぐため、脱着可能な柵等を設置することが望ましい。

落水防止柵の設置イメージ



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 27 (2015) 年 2 月 26 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-3-2_2014tk0014.pdf

船首甲板の前方に座っていた釣り客が船体の動揺により浮上、落下して負傷

概要：本船は、船長(55 歳)が 1 人で乗り組み、釣り客 7 人を乗せ、釣り場に向けて航行中、船首に波を受けて船体が上下に動揺した際に釣り客 1 人が負傷した。
(腰椎破裂骨折により約 1 か月の入院加療)

本船（遊漁船）

総トン数：4.0 トン

L r × B × D：10.05m × 2.54m × 0.85m

本船は、8～10 ノットの速力で波高約 1.5～2.0m の連続した波を船首から受けて南南西進した

船長は、大きな波が接近すると 4～6 ノットに減速し、大きな波が通過すると 8～10 ノットに戻す増減速や大きな波を避ける変針を行いながら航行を続けていた

船長は、釣り客に対して居室や船尾甲板に座るよう注意しなかった

船長は、波高約 2.5m の大波を目前に発見して減速操作を行った

本船は、6～9 ノットで航行し、大波を正船首に受けて、船首が大波の波頂に乗り、波間に落下した

天気晴れ

風速約 7～9m/s、南南東～南南西風

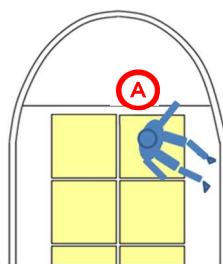
波高約 1.5～2.0m、周期 4～6s、南～南西の波

波高約 2.5m の大波が一定の割合で発生



本船の全景

釣り客 A の乗船位置



釣り客 A は、船首甲板前方の物入れの蓋の上に座っていた

釣り客 A は、身体が甲板から浮いて離れたのち、甲板に落下した

○船体中央より後方の部分は動揺が小さいことから、船首甲板より安全であると考えられる。
○船体の斜め前方から波を受ける針路にすることや減速することにより、船体の動揺を軽減できると考えられる。

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・ 波により船体が動揺する場合、釣り客を船体中央より後方の部分に乗船させること。
- ・ 船体の動揺を軽減できるように波に対する針路の変更を行い、安全な速力にすること。
- ・ 波の影響により船体が動揺する場合は、波の状況について適切な見張りを行うこと。

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 23 (2011) 年 9 月 30 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2011/MA2011-9-4_2010tk0023.pdf

漂流中、船長が釣り客の写真を撮っていて接近する船に気付かずに衝突

概要：A 船は、船長 A(39 歳)が 1 人で乗り組み、釣り客 9 人を乗せて釣り場を移動中、B 船は、船長 B(38 歳)が 1 人で乗り組み、釣り客 5 人を乗せ、漂流して釣り中、A 船の船首部が B 船の左舷中央部に衝突した。

A 船は船首部に擦過傷等を生じ、B 船は左舷外板と操舵室が大破して転覆した。

B 船の釣り客 3 人が負傷した。(肋骨骨折、頸椎捻挫等)

A 船 (遊漁船)

総トン数：17 トン

L r × B × D：19.15m × 3.97m × 1.36m

11:55 ごろ

A 船は、釣り場を移動するために発進し、約 16.5 ノットの速力で南東進した

船長 A は、発進したとき、左舷側の 2 隻のほかには、**前方に接近する船がない**と思い、**下を向いて計器類を見ながらぼんやりとした状態で操船**していた

船長 A は、周囲の多数の釣り船との間隔調整や釣り客への気遣いから疲れを感じていた

12:14 ごろ

船長 A は、前方を見たものの、**船首方で漂流中の B 船に気付かなかった**

12:15 ごろ

船長 A は、衝撃を感じて機関を中立とした

衝突したのち、A 船は B 船を乗り切って停止した

B 船 (遊漁船)

総トン数：3.3 トン

L r × B × D：9.60m × 2.66m × 0.82m

12:10 ごろ

B 船は、機関を停止して船首を北東方に向けて漂流し、釣りを行っていた

船長 B は、大きな魚を釣った釣り客の**写真を撮っていて、左舷側から接近する A 船に気付かなかった**



船長 B は、釣り客の大声を聞いて左舷正横至近に A 船を認めた

衝突して間もなく転覆し、乗船者 6 人が海に投げ出された

衝突

天気晴れ、風力 2、南東の風、視界良好 波高約 1m、北西のうねり、上げ潮の中央期

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・波やうねりがある場合には、波間に隠れた**小型船舶を見落とさない**よう**厳重な見張り**を行うこと。
- ・漂流中であっても**周囲の見張り**を行い、接近する他船を見落とさないようにすること。

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 7 月 27 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-7-37_2011kb0043.pdf

航行中、船長が釣り客との会話に夢中になって見張りを行わず漂流船に衝突

概要：A 船は、船長 A が 1 人で乗り組み、釣り客 5 人を乗せ、釣り場に向けて航行中、B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、知人 1 人を乗せ、漂流して釣り中、A 船の右舷船首部が B 船の左舷船首部に衝突した。

A 船は右舷船首外板に擦過傷を生じ、B 船は左舷船首手すりに曲損等を生じた。
死傷者は、いなかった。

A 船（遊漁船）

総トン数：7.3 トン

L r × B × D：12.61m × 3.53m × 1.30m

B 船（プレジャーボート）

総トン数：2.6 トン

L r × B × D：不詳

A 船は、釣り場へ向けて約 7.7 ノットの速力で自動操舵により北西進した

B 船は、釣り場において、機関を停止して漂流し、船首を北から北西方に向けて釣りを行っていた

船長 A は、目視とレーダーによって進路上に他船がないことを確認した

船長 B は、船尾方 500m 付近を航行する A 船を視認し、その動静を観察していたが、**漂流を続けた**



船長 A は、操舵室内に入って来た釣り客と話をしているうちに、**会話に夢中になって見張りを行っていなかった**

船長 B は、ふだんから漁船などが目前まで接近して避航するのを経験していたので、**A 船がいずれ避航するものと思っていた**

船長 B は、A 船が針路を変えずに 50m 付近まで接近したので、慌てて機関を始動し、右舵一杯として全速力後進を掛けた

衝突

天気晴れ、風力 3、北西の風、視界良好 波高約 1m、北西からの波

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・航行中は、**常時適切な見張り**を行うこと。
- ・漂流中、接近する他船に対して見張りを行い、**必要に応じて衝突を避けるための動作**をとること。

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 27 (2015) 年 4 月 23 日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acc/2015/keibi2015-4-2_2014sd0086.pdf

夜間、釣り場に向け航行中、岩場に衝突し船長、釣り客が負傷

概要：本船は、船長(45 歳)が 1 人で乗り組み、釣り客 6 人を乗せ、釣り場に向け航行中、岩場に衝突し、釣り客 6 人及び船長が負傷した。(肋骨骨折、胸椎骨折等)

本船（遊漁船）

総トン数：7.3 トン

L r × B × D：13.38m × 3.31m × 0.99m

天気晴れ

南東の風約 2.0m/s

視界良好

救命胴衣の着用状況

船 長：着用せず

釣り客：1 人着用

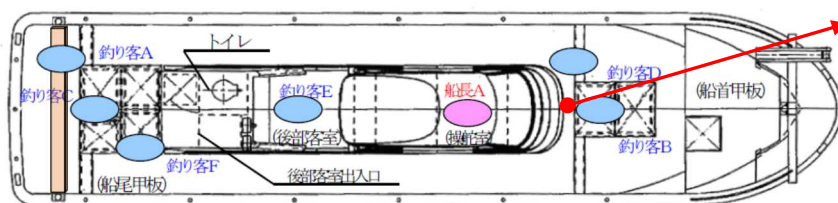
出港前

船長は、第 1 便として 16 時ごろから 23 時ごろまで遊漁を行い、23 時 35 分ごろ帰港したが、釣果が思わしくなかったため第 2 便の釣り客には、何でも釣らせて釣果を得たいと思っていた

0 時 05 分ごろ

船長が 1 人で乗り組み、釣り客 6 人を乗せ出港し、10 ノットの速力で 025°となる北東方に向け、手動操舵により航行した

乗船時及び本件発生時の釣り客等の位置



0 時 15 分ごろ

船長は、南下する入港船を避航するため、針路はそのまま約 15~16 ノットに増速して航行し、入港船が左舷後方を通過したことを確認後、左転して 325°としたが常用コースを外れたまま、同速力で航行を続けた

本船は、船首作業灯を点灯していたため、船首方の視野内の一部に高輝度の明かりが存在し、グレア(※)による見え方の減退を生じて船首方が視認しにくい状況となっていた

船長は、第 1 便の釣果が悪かったことから、漁場や釣り方の心配をしており、レーダー及び GPS プロッターを港内レンジから港外レンジへ切り換えるのを失念した

0 時 25 分ごろ

※視界に強烈な光が存在し、輝度差が生じることにより、視認性が低下する現象

原針路、原速力のまま岩場に衝突した
釣り客 6 人及び船長が負傷し、船首部を大破した

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・夜間航行の際、船首方の見通しを確保し、航海計器を適切に使用して見張りを適切に行うこと。
- ・GPS プロッターに常用コースを設定している場合は、常用コースを航行すること。
- ・自船のレーダーに見張り警報機能を有する場合は、適切に使用すること。
- ・乗船中は、釣り客に救命胴衣を適切に着用させるとともに、自ら救命胴衣を着用して模範を示すよう努めること。

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 26(2014)年 3 月 28 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2014/MA2014-3-2_2013tk0025.pdf

岩場から船に移乗しようとしていた釣り客が乗降用タラップから落水し死亡

概要：本船は、船長(40 歳)が 1 人で乗り組み、岩場から釣り客を収容する際、両手が塞がった状態で船に移乗しようとしていた釣り客が、バランスを崩し乗降用タラップから落水した。釣り客を船長 1 人で引き上げることができず、救援中に釣り客が死亡した。

本船（瀬渡船）

総トン数：4.5 トン

L r × B × D：10.99m × 2.64m × 0.93m

天気曇り、北西の風、風速約 5～6m/s
波高約 0.5～1.0m、上げ潮末期
海水温度約 17～18℃

釣り客は、釣り用の防寒着の上下及び救命胴衣を着用し、磯靴を履いていた

釣り客は、左手に釣り竿と餌箱を持ち、右手のクーラーボックスを前方に持ちながら、少し左斜めから乗降用タラップに乗り込もうとしたとき、左側のタラップのハンドレールに左腕が当たり、体勢が崩れ落水した

船長は、船を 10m ほど後退させ船首方を見たところ、両腕をバタつかせて岩場にはい上がろうとしている釣り客を確認したので、念のため救命浮環を投入した



船長は、釣り客が救命浮環につかまったのを見て、溺れるおそれなくなったと思った 1 人で船上に引き上げることができないので、すぐ戻るからと伝えて約 300m 離れた磯に渡していた釣り客 3 人を迎えに行った

約 20 分後 3 人を乗せて現場に戻ったとき、釣り客は救命浮環に右腕を通し、顔を岩場の方に向けた状態で浮いていて、呼びかけに応じて顔を本船の方に向けたが、投げたロープをつかむことができなくなっていた

釣り客をボートフックで手繰り寄せ、本船に引き上げたときには、呼吸をしていなかった船長は、海上保安部へ通報し、心肺蘇生を施しながら近くの漁港に向かった

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・船長は、釣り客に対して、タラップの正面から乗り込み、片手を空けハンドレールを持って安全な体勢で乗降するよう注意すること。
- ・落水した場合は、慌てて泳ごうとせず、仰向けの状態で呼吸を確保し救助を待つように注意すること。
- ・本件後、落水したときに船に上がれるように着脱式の梯子を装備した。



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 26(2014)年 8 月 29 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2014/MA2014-8-1_2014tk0006.pdf

岩場に瀬渡し中、船尾方から大波を受け転覆、1人死亡、6人負傷

概要：本船は、船長(86歳)及び補助者の2人が乗り組み、釣り客9人を乗せ出航し、途中4人をA島の岩場に渡した。その後、A島の西方にあるB島に着けようとしたとき、船尾方から大波を受け、船首部が岩場に乗り、引き波とともに船体が右舷側に傾き、船首部が岩場から離れそうになったとき、第2波を受けて海水が船内に打ち込み、さらに船体が右舷側に傾いて転覆した。

本船（瀬渡船）

総トン数：4.94トン

L×B×D：10.14m×2.64m×0.83m

天気曇り、風力3の北東風、海水温度約15.3℃
視界良好、海上強風警報、波浪注意報発令中

救命胴衣は、船長、補助者、釣り客全員が着用

船長は、当日の朝、テレビの全国の天気予報を見たが、**地元の天気予報は確認せず、携帯電話等による気象及び海象情報も入手しなかった**

船長は、補助者から、漁港の沖合の波の高さが約2～2.5mで強い風を感じなかったことを聞いて出航することを決めた（**海上警報発令中は、出航中止となっていた**）

6時35分ごろ 本船は、定係港の南方約600mにあるA島に向け出航した

6時39分ごろ 本船は、風波の影響のため3～4回着け直しを行い、A島の東側の岩場に4人を渡した

6時41分ごろ 本船は、A島から西約820mにあるB島に向かった

6時46分ごろ 本船は、釣り客を渡す前に波の状況を確認するためB島の5～6m付近に船を近づけたとき、船長及び補助者が**海面から約5mの高さにある島の頂上に波しぶきがかかっているのを見て、岩場に着けるのをやめ**、船長が船尾方を確認したとき、船尾方から大波を受け本件岩場に向け流され、船首部が岩場に乗り、引き波とともに船体が右舷側に傾いた



発生場所付近

6時48分ごろ 本船は、船首部が岩場から離れそうになったとき、第2波を受けて船内に海水が打ち込み、さらに船体が右舷側に傾き転覆した。

釣り客及び補助者は落水後、それぞれ破損した本船の浮遊物などにつかまり、海岸に流れ着いたり、海上を漂流しているところを救助された

釣り客5人及び補助者は負傷、船長が死亡し、船体は岩場に当たり大破した

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・船長及び事業者は、**業務規程の出航中止基準を遵守**すること。
- ・船長及び事業者は、**最新の気象及び海象情報を入手して出航に関する適切な判断**を行うこと。
- ・釣り客は、落水時を想定し、**保温効果のある服及び救命胴衣を身体から抜けまいように着用**すること。
- ・携帯電話は、**十分な充電を行い、防水パックに入れ携帯しておく**こと。
- ・水深が浅い場所では波高が急激に増大することがあるので、沖から進入する**波浪状況に注意**すること。

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23(2011)年11月25日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2011/MA2011-11-7_2011tk0005.pdf

遊漁船の事故防止についてインタビュー その1



編集者が東京都品川区に事務局を置く東京湾遊漁船業協同組合を訪ね、飯島理事長にお話を伺いました。

同組合では、落水者の救助訓練の実施など安全確保への取り組みをはじめ、稚魚の放流、魚介類の生態調査、清掃活動、イベント企画・開催など、地域に根差した積極的な活動を継続して実施されています。

東京湾遊漁船業協同組合 <http://www.tokyowan-yugyosen.or.jp/>

ー 組合の概要を教えてください。

「昭和 49 年に発足し、現在、組合員数は 22 事業者、40 人で、東京のほか、川崎から船橋までいます。全て遊漁船業を専業としています」

ー 安全運航のために、取り組んでおられることを教えてください。

「毎月一度の定例会の中で、事故事例の紹介なども行っています。いつもの漁場への往復だとしてもどうしてもマンネリになるので、こういう機会に運航の基本へ立ち返ることを呼びかけています。全日本釣り団体協議会などの主催する安全講習会にも参加しています。

また、ご利用いただくお客様には出港時から釣り中、帰港時まで救命胴衣を常時着用するよう呼びかけています」

ー 東京湾では大型船からレジャー船まで大小さまざまな船が行き交っています。運航にあたるうえで気になっていることはありますか。

「狭い運河で水上オートバイが集団で航行していることがあります。こうなると遊漁船は止まるしかありません。

また、私たちはこれまでの経験から、暗黙の了解の中で調整しながら操業していますが、そういったことが分からない小型船が漁場に入ってくることがあります。そのほか、ミニボートは低くて見えづらい印象があります」

ー さらに運航の安全を向上させるためには、どのような取り組みが必要だと思いますか。

「私たちとしては、運航の基本に立ち返ること。お客様への注意事項の徹底ですね。また、お客様には安全への意識を持ってご利用いただきたいと思います。

残念ながら、海上法規、ローカルルールやマナーが守られていない船も見受けられます。免許更新時などさまざまな機会に、いかに情報を伝え、安全教育を行い、ルールやマナーを守っていただけるようにしていくかではないでしょうか。



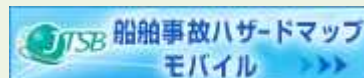
写真提供：東京湾遊漁船業協同組合



～地図から探せる事故と
リスクと安全情報～

○パソコン版

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>



○モバイル版

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/index.html>

☆「船舶事故ハザードマップ」でこんなことができます

- ・地図を見たい海域に移動させて、検索ボタンを押すと、地図上に事故の発生場所を示すマークが表示
- ・事故や船舶種類などでの検索、船舶交通量などの表示も

遊漁船の事故防止についてインタビュー その2



編集者が福岡市中央区に事務局を置く西日本遊漁船業協同組合を訪ね、高場事務局長にお話を伺いました。

訪問のきっかけは、海難分析集「遊漁船・瀬渡船海難の分析」（旧海難審判庁が平成13年8月に刊行※）の復刻版を組合員の安全教育のために印刷・配布したいとの申し出があったことでした。また、組合員へのアンケート実施にもご協力をいただきました（アンケート集計結果は16ページを参照）。

※http://www.mlit.go.jp/jtsb/kai/bunseki/bunsekikohosiryu/no2_yugyosewa/no2_yugyosewa.htm

――組合の概要を教えてください。

「平成2年に全九州遊漁船業協同組合として発足し、その後、山口県にも活動範囲を広げたことから、現在の名称となりました。組合員数は110事業者、事務局は2人です」

――組合員の安全運航のために、取り組んでおられることを教えてください。

「当組合では発足当初から「海難事故ゼロ」を目指しており、様々な安全運航に関わる情報を組合員へFAX送信しています。例えば、漁協や海上保安部署が行う安全講習会の開催、台風の接近情報などで、運輸安全委員会の事故調査報告書の公表情報もあります。

遊漁船の船主船長は1人が基本です。例えば、ビルなどの工事現場であれば、日々、朝礼と終礼を行い、安全に対する確認事項をみんなで共有していますが、船長はそういうわけにはいきませんから、情報を共有して船長が1人にならないようにと心掛けています」

――そのほかの取り組みはいかがですか。

「もともと私は経営が専門分野ですので、そういった面から組合員を指導しています。当初は乗船料がどんぶり勘定の船もあり、お客様を乗せて現金が手に入ったら飲み食いにも費やしてしまう者もありました。損益の計算を行い、収支の実態を把握することではじめて1回の乗船料が算定できるわけですから、そこから組合員と一緒に考えていきました。そんなことで、確定申告の時期は特に忙しくなるんですよ」

――安全運航と経営はどのように関係していますか。

「事故は心理的な要因が大きいのではないかと感じています。自分の経営にゆとりがあるかないかは大きい。経営の安定が組合員の心のゆとりにつながり、安全運航への意識の維持・向上や安全に係る経費への支出を可能にするのではないかと思います。

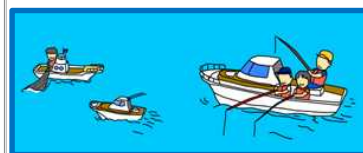
遊漁の出港の判断は船長が行っていることが多いのですが、天候がよくない場合、釣り客は待ちに待ったその日になんとか釣りをしたいと思うでしょうが、船長の判断には従うもの。しかし、船長の側に経営のゆとりがなければ、無理に出港してしまい事故につながるということは考えられるケースではないでしょうか」

――遊漁船の船長に心がけてほしいことを教えてください。

「船長には、「明日は我が身だ」と繰り返し繰り返し伝えています。プロ意識を持ってもらいたい。基本的なことですが出港に備えた体調管理では、深酒をしない、睡眠をしっかりとることがとても大切です。言葉はきついですが事故によって釣り客が亡くなることは、釣り客を殺すことになるくらいの意識が必要ではないでしょうか」

――わたしたち行政機関へのご意見はいかがですか。

「船長へ情報をいかに直接届けるかが事故防止への課題ではないかと思っています。行政は情報を投げっぱなしにしているのではないのでしょうか。工夫した取り組みに期待したいですね」



遊漁船の船長へのアンケート集計結果

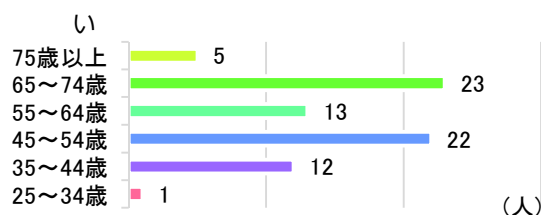


実施期間：平成 27 年 10 月 2 日～11 月 9 日

回答率：77.6%（配布 110：宛名に届かず返送 12、回答なし 22、回答あり 76）

1. 性別：全員、男性

2. 年齢：65～74 歳が最も多く、次いで 45～54 歳が多



5. 釣り客の安全について、特に気を付けていること

（航行中）

歩行（移動）の禁止 15、救命胴衣の着用 14、キャビン内待機 12、周囲の見張り 12、船首の立入禁止 6 など

（釣り中）

周囲の見張り 20、救命胴衣の着用 19、釣り客の動き 15、波や天気の状態 11 など

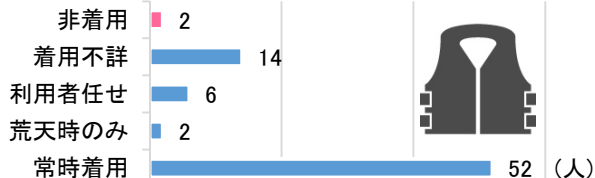
8. 救命胴衣

①船長は着用しているか

常時着用 31、釣り中のみ着用 15、航行中のみ着用 9、非着用 8 など。非着用の理由は、「複数人乗り」、「ほとんどキャビンの中にいる」、「運転や作業のじゃま」

②釣り客に着用してもらっているか

ほとんどの遊漁船で釣り客は着用。非着用の理由は、「悪天候時は出船しない」、「着用してくれない客」



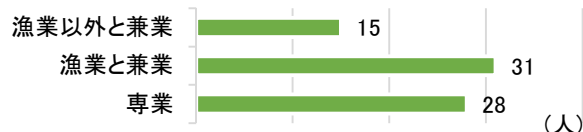
③自船の釣り客の着用率

76～100%であるとの認識が 80%以上

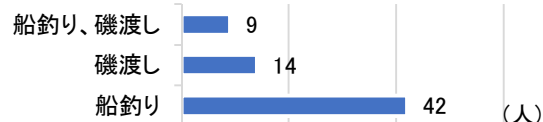
9. 業務規程の理解度

まあまあ理解している 43、よく理解している 31 など。あまり理解していない、理解していないとの回答はなし

3. 職業：漁業と兼業が多い。判明した 76 人中、62.7%が兼業（上位 3 位まで記載）



4. 案内形態：船釣りが最も多く、次いで磯渡しが多い（上位 3 位まで記載）



6. 同業者の行為で気になること

船の至近で高速運航 11、漁場の奪い合い 4、荒天時の出船 4、トイレの不利用 3、ルールを知らない 3 など

7. レジャー船の行為で気になること

船の至近で高速運航 7、ルールを知らない 7、船が小さくて見つけづらい 7、むやみな接近 4、無灯火 4 など

10. 出港の判断

船長 66、オーナー 2、所属団体 1 など

11. 気象・海象情報の入手

複数の媒体（テレビ、ラジオ、電話、インターネット） 55、インターネット 15、テレビ 4 など

12. 他の同業者との気象・海象情報の交換

携帯電話 49、携帯電話と漁業無線 12、漁業無線 2 など。情報交換なしは 4 で、ほとんどの船長が相互連絡をしている

13. 遊漁船の事故防止、被害軽減のために必要なこと

無理をしない（出港、早目の帰港） 19、見張りの励行 19、気象・海象への注意 12、船の点検・整備 10、救命胴衣の着用 6、事故防止への意識の向上 3、マナーの遵守 3、免許証の交付を厳しく 3 など

本誌の編集にあたり、多くの皆様にご協力いただき誠にありがとうございました。…高松海事事務所・高松大氏、西日本遊漁船業協同組合、佐々木隆史氏、東京湾遊漁船業協同組合、水産庁資源管理部漁業調整課遊漁調整班（順不同）

事故防止分析官のひとこと

いつもの通り慣れた港と釣り場の往復の中で事故やインシデントは起こっています。マンネリになってしまわないよう、出港のたびに、運航上の注意事項を確認しましょう。

遊漁船業には兼業者も多いですが、釣り客を乗せて運航するときには、「多くの方の安全を確保する」という意識の切り替えがポイントではないでしょうか。

楽しい釣りの実現には利用者側の協力も大切です。安全の度合いは船側、利用者側それぞれの意識が高まることでより向上するものと思います。

「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。

〒100-8918

東京都千代田区霞が関 2-1-2

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 03-5253-8111（内線 54234）

FAX 03-5253-1680

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

e-mail

hqt-jtsb_analysis@ml.mlit.go.jp