

# 漁船海難の分析と安全対策

平成20年9月

関係省庁海難防止連絡会議

## 目 次

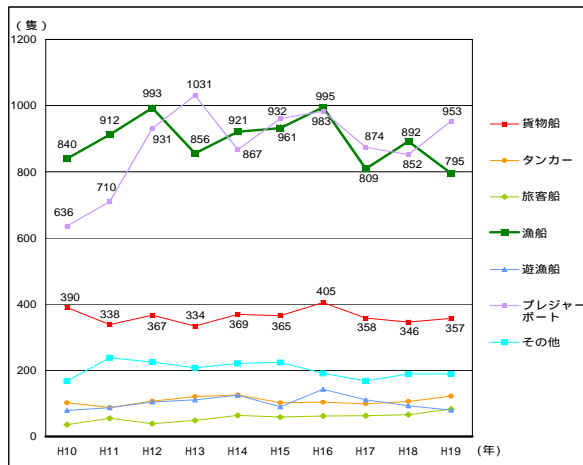
1 漁船海難について	・・・ (P1～P6)
(1) 漁船海難の発生状況	・・・ (P1)
(2) 漁船海難の海難種類と原因	・・・ (P1～P2)
(3) 漁船の衝突海難	・・・ (P2～P3)
(4) 死者・行方不明者を伴う漁船海難	・・・ (P4～P5)
(5) 小型漁船の海難の特徴	・・・ (P5～P6)
2 漁船からの海中転落について	・・・ (P7～P8)
3 漁船海難及び漁船からの海中転落に伴う死者・行方不明者について	(P8)
4 救命胴衣の有効性について	・・・ (P9～P10)
(1) 救命胴衣の着用率	・・・ (P9)
(2) 救命胴衣の着用、非着用による生存率の違い	・・・ (P10)
5 漁船海難分析のまとめ	・・・ (P11)
6 海難分析による海難防止対策	・・・ (P12～P13)
(1) 漁船海難防止対策	・・・ (P12～P13)
(2) 漁船からの海中転落者の生存率の向上対策	・・・ (P13)
添付資料	・・・ (P14～P34)
資料1 死者・行方不明者を伴う漁船海難(平成19年)	・・・ (P14～P17)
資料2 漁船からの海中転落により死者・行方不明者が発生した事例(平成19年)	・・・ (P18～P22)
資料3 海難審判庁海難分析事例 (マイニュースター 27平成17年9月、 33平成18年9月より抜粋)	・・・ (P23～P33)
資料4 近年発生した主な漁船海難事例	・・・ (P34)

# 1 漁船海難について

## (1) 漁船海難の発生状況

海上保安庁が認知した平成 19 年の全体の海難船舶隻数は 2,579 隻で、この内漁船の海難隻数は 795 隻となっており全体の約 3 割を占めている。過去 10 年間の漁船海難の隻数推移をみると、800 隻から 1,000 隻の幅でほぼ横ばいとなっている。(図表 1 参照)

【図表 1】 用途別による海難船舶隻数の推移 (過去 10 年)



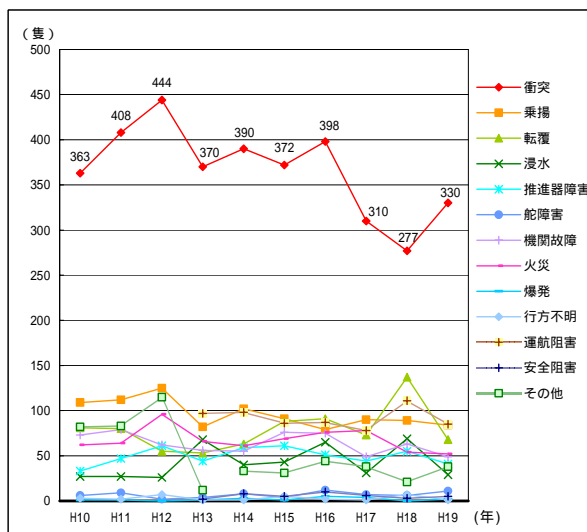
(単位: 隻)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
貨物船	390	338	367	334	369	365	405	358	346	357
タンカー	102	88	107	121	126	102	104	99	106	122
旅客船	36	55	39	49	64	59	62	63	66	83
<b>漁船</b>	<b>840</b>	<b>912</b>	<b>993</b>	<b>856</b>	<b>921</b>	<b>932</b>	<b>995</b>	<b>809</b>	<b>892</b>	<b>795</b>
遊漁船	79	87	105	111	125	90	143	111	93	80
プレジャーボート	636	710	931	1031	867	961	983	874	852	953
その他	168	238	225	208	221	224	191	168	189	189
<b>計</b>	<b>2251</b>	<b>2428</b>	<b>2767</b>	<b>2710</b>	<b>2693</b>	<b>2733</b>	<b>2883</b>	<b>2482</b>	<b>2544</b>	<b>2579</b>

## (2) 漁船海難の海難種類と原因

平成 19 年の漁船海難について、衝突・乗揚・転覆といった海難種類別にみると、衝突海難が 330 隻でもっとも多く全体の約 4 割を占めており、次いで乗揚 84 隻、転覆 68 隻となっている。過去 10 年間の海難種類別の推移をみると、衝突海難が最も多く、300 隻から 450 隻で推移している。(図表 2 参照)

【図表 2】 漁船海難の海難種類別による海難船舶隻数の推移 (過去 10 年)



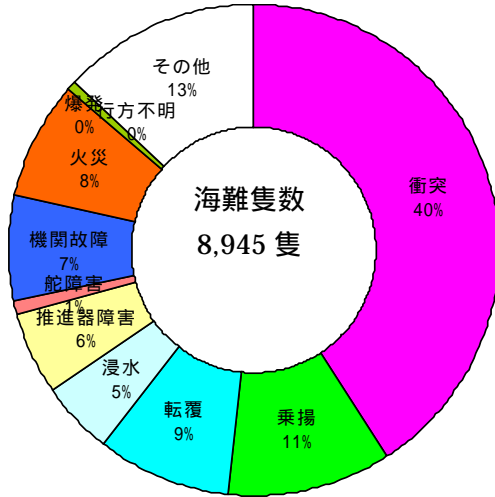
(単位: 隻)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
衝突	363	408	444	370	390	372	398	310	277	330
乗揚	109	112	125	82	102	91	79	90	89	84
転覆	81	80	55	53	63	88	91	73	137	68
浸水	27	27	26	68	40	43	65	31	69	29
推進器障害	33	47	61	44	59	61	51	44	55	41
舵障害	6	9	2	4	8	4	12	7	6	11
機関故障	73	79	62	56	55	76	75	49	63	49
火災	62	64	96	66	61	69	76	78	54	52
爆発	1	1	0	1	3	1	5	4	0	2
行方不明	3	2	7	1	1	5	2	1	7	1
その他				12	33	31	44	38	21	38
(運航障害)	82	83	115	97	98	86	87	78	111	85
(安全障害)				2	8	5	10	6	3	5
<b>計</b>	<b>840</b>	<b>912</b>	<b>993</b>	<b>856</b>	<b>921</b>	<b>932</b>	<b>995</b>	<b>809</b>	<b>892</b>	<b>795</b>

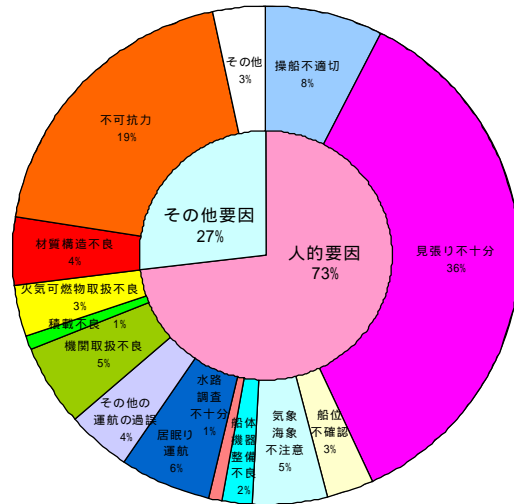
過去 10 年間の漁船海難の海難種類別の傾向は衝突が 4 割を占めており、次いで乗揚、転覆、火災の順となっている。海難原因別の傾向を見ると、見張り不十分、操船不適切、居眠りといった、人的要因による原因が約 7 割を占めている。(図表 3 参照)

【図表 3】 海難種類別、海難原因別傾向 (過去 10 年合計)

< 海難種類別 >



< 海難原因別 >



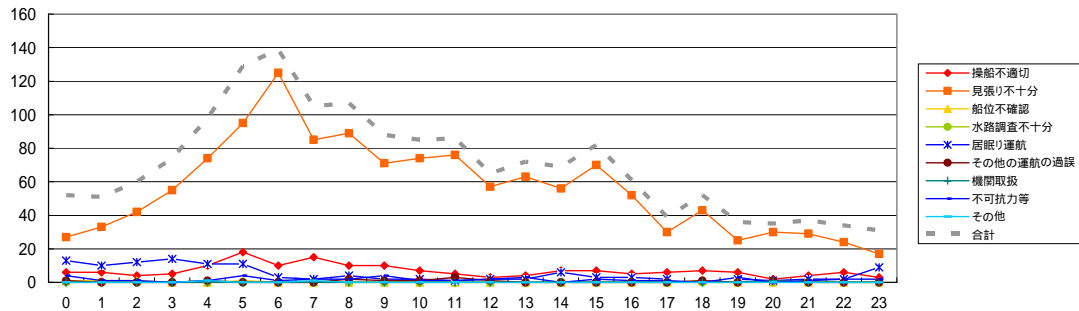
(3) 漁船の衝突海難

過去 5 年間の漁船の衝突海難について、原因別、時間帯別にみると、明け方の見張り不十分、操船不適切によるものが多く、また、トン階別、時間帯別にみると、特に 10 トン未満の漁船での明け方の衝突が多い。

また、夜間における居眠りによる衝突海難も多く発生している。(図表 4、5 参照)

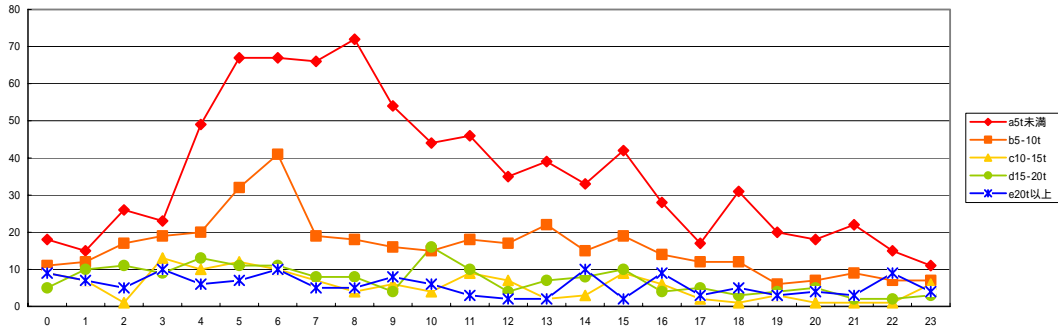
【図表 4】 漁船の衝突海難の原因別、時間帯別発生隻数 (過去 5 年合計)

		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計	
運航の過誤	操船不適切	6	6	4	5	10	18	10	15	10	10	7	5	3	4	7	7	5	6	7	6	2	4	6	3	166	
	見張り不十分	27	33	42	55	74	95	125	85	89	71	74	76	57	63	56	70	52	30	43	25	30	29	24	17	1342	
	船位不確認	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	
	水路調査不十分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	居眠り運航	13	10	12	14	11	11	3	2	4	2	2	1	2	2	6	3	3	2			2	1	2	2	9	119
	その他の運航の過誤	1	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	3	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	12
機関取扱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
不可抗力等	4	1	1	0	1	4	1	2	2	4	1	1	2	3	0	2	1	1	0	3	0	1	2	2	3	39	
その他	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
合計		52	51	60	74	98	129	139	105	107	88	85	86	65	72	69	82	61	39	52	36	35	37	34	31	1687	



【図表 5】 漁船の衝突海難のトン階別、時間帯別発生隻数（過去 5 年合計）

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
a5t未満	18	15	26	23	49	67	67	66	72	54	44	46	35	39	33	42	28	17	31	20	18	22	15	11	858
b5-10t	11	12	17	19	20	32	41	19	18	16	15	18	17	22	15	19	14	12	12	6	7	9	7	7	385
c10-15t	9	7	1	13	10	12	10	7	4	6	4	9	7	2	3	9	6	2	1	3	1	1	1	6	134
d15-20t	5	10	11	9	13	11	11	8	8	4	16	10	4	7	8	10	4	5	3	4	5	2	2	3	173
e20t以上	9	7	5	10	6	7	10	5	5	8	6	3	2	2	10	2	9	3	5	3	4	3	9	4	137
合計	52	51	60	74	98	129	139	105	107	88	85	86	65	72	69	82	61	39	52	36	35	37	34	31	1687



平成 19 年の漁船の衝突海難 330 隻のうち、10 トン未満の漁船の衝突海難 91 隻について、明け方 04 時から 08 時の発生原因を確認したところ、見張り不十分が 78 隻で最も多く、操船不適切、居眠りといった形態となっている。

10 トン未満の衝突海難の原因 【調査数 91 隻 / 平成 19 年（04 時から 08 時）】

- ・見張り不十分 . . . . . 78 隻
- ・操船不適切 . . . . . 7 隻
- ・居眠り . . . . . 4 隻
- ・その他 . . . . . 2 隻

また、見張り不十分 78 隻の衝突海難の運航形態は、航行中（漁場向け及び帰港中）における衝突が 47 隻、操業中の衝突海難が 31 隻であった。

衝突の主な形態は次のとおりとなっている。

10 トン未満の見張り不十分での衝突海難の運航形態の分類

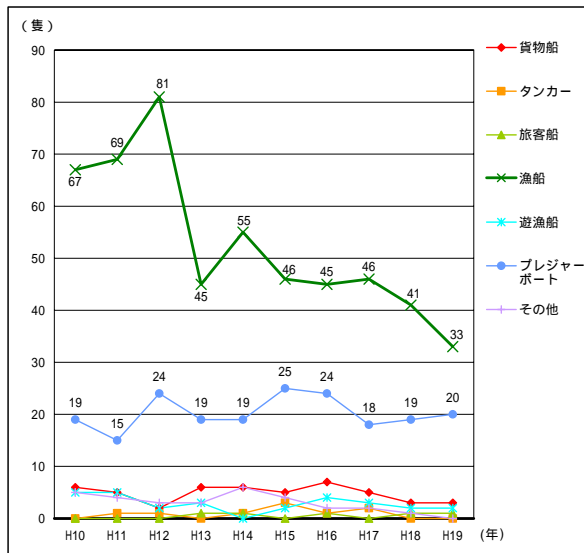
【調査数 78 隻 / 平成 19 年（04 時から 08 時）】

- ・漁場向け航行中、操業準備や魚群探査を行っていたため見張りが疎かになり相手船に気づかずに衝突
- ・帰港中に漁獲物の選別作業や漁の後片付けを行っていたため、見張りが疎かになり衝突
- ・操業中に漁労に没頭し相手船に気づかずに衝突
- ・航行中、操業中に相手船を視認していたが、相手船が避航してくれるものと臆断して衝突

(4) 死者・行方不明者を伴う漁船海難

平成19年の死者・行方不明者を伴う漁船海難は33隻、50人となっている。過去10年間の海難隻数、死者・行方不明者の推移をみると、平成12年の81隻、126人をピークに減少傾向にある。しかし、依然として、漁船海難による犠牲者は、他の船舶種類に比べて多くなっている。(図表6、7参照)

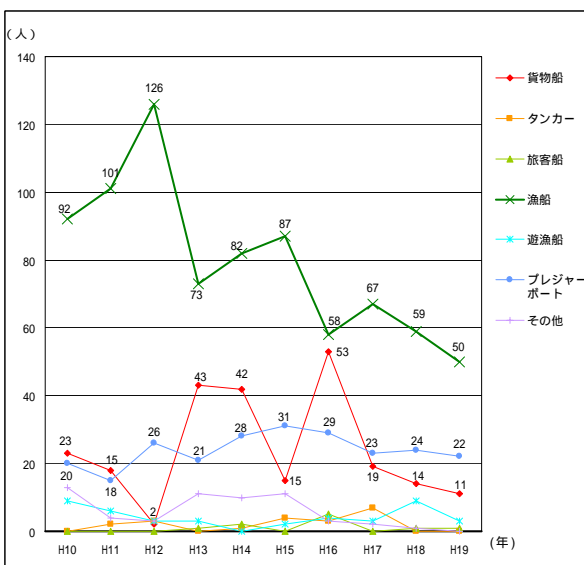
【図表6】 死者・行方不明者を伴う海難の用途別による海難船舶隻数の推移(過去10年)



(単位: 隻)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
貨物船	6	5	2	6	6	5	7	5	3	3
タンカー	0	1	1	0	1	3	1	2	0	0
旅客船	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1
漁船	67	69	81	45	55	46	45	46	41	33
遊漁船	5	5	2	3	0	2	4	3	2	2
プレジャーボート	19	15	24	19	19	25	24	18	19	20
その他	5	4	3	3	6	4	2	2	1	0
計	102	99	113	77	88	85	84	76	67	59

【図表7】 死者・行方不明者を伴う海難の用途別による死者・行方不明者数の推移(過去10年)



(単位: 人)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
貨物船	23	18	2	43	42	15	53	19	14	11
タンカー	0	2	3	0	1	4	3	7	0	0
旅客船	0	0	0	1	2	0	5	0	1	1
漁船	92	101	126	73	82	87	58	67	59	50
遊漁船	9	6	3	3	0	2	4	3	9	3
プレジャーボート	20	15	26	21	28	31	29	23	24	22
その他	13	4	3	11	10	11	3	2	1	0
計	157	146	163	152	165	150	155	121	108	87

平成 19 年の死者・行方不明者を伴う漁船海難の原因を確認したところ、21 隻、28 人が転覆によるものであり、死者・行方不明者 28 人中ライフジャケットを着用していたのは 4 名のみであった。21 隻の転覆海難の原因のうち、気象海象不注意によるものが半数を占めており、その外の主な原因は次のとおりとなっている。(資料 1 参照)

死者・行方不明者を伴う転覆海難の原因【調査数 21 隻 28 人 / 平成 19 年】

- ・気象海象不注意・・・・・・・・・・・・・・・・ 11 隻 (死亡・行方不明 13 人)
- ・操船不適切・・・・・・・・・・・・・・・・ 4 隻 ( 6 人)
- ・漁網の過積載・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 隻 ( 1 人)
- ・積載物の積み付け不良・・・・・・・・・・・・ 1 隻 ( 4 人)
- ・見張り不十分 (他船の引き網への接触)・・・ 1 隻 ( 1 人)
- ・その他・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 隻 ( 3 人)

#### ( 5 ) 小型漁船の海難の特徴

過去 5 年間の漁船海難の発生状況を見ると、その約 9 割は 20 トン未満の小型漁船によるものとなっている。小型漁船の海難では、距岸 12 海里 (約 22km) 以内で約 9 割が発生しており、漁業種類としては一本釣り、刺し網、底引きの順となっている。

沿岸漁業における小型漁船の海難が漁船海難の大多数を占めていることがわかる。

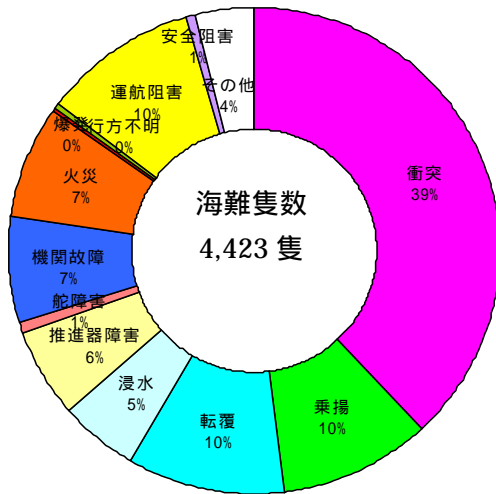
( 図表 8 参照 )

小型船舶の海難種類については、衝突、乗揚、転覆海難で約 6 割を占めている。

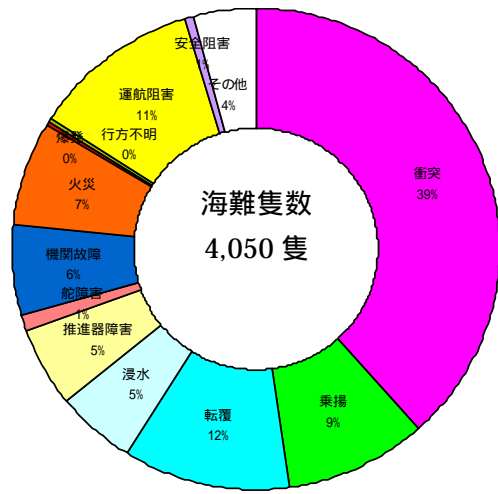
死者・行方不明者を伴う小型漁船海難について、過去 5 年間の統計をみると転覆によるものが約 5 割を占め、次いで衝突が約 3 割を占めている。( 図表 9 参照 )

【図表 8】 漁船海難における小型漁船の状況（過去 5 年）

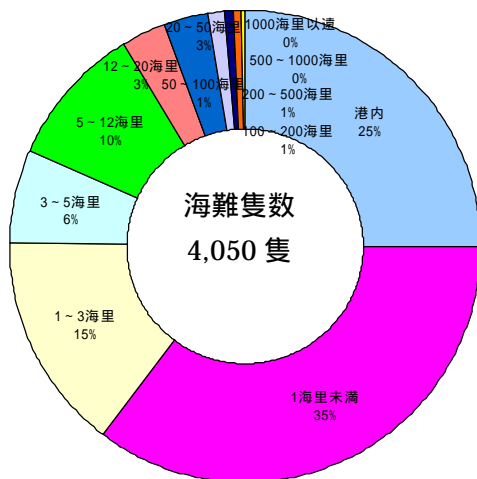
< 全体 >



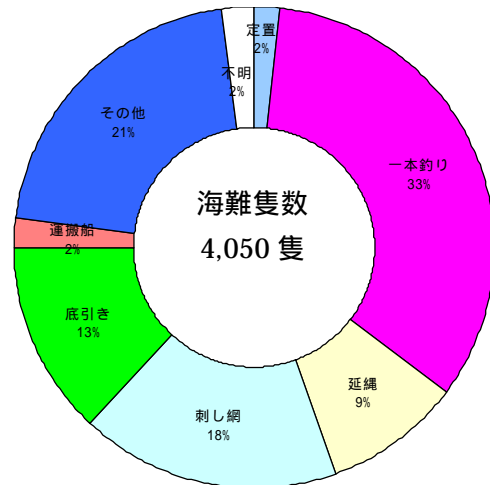
< 小型漁船 >



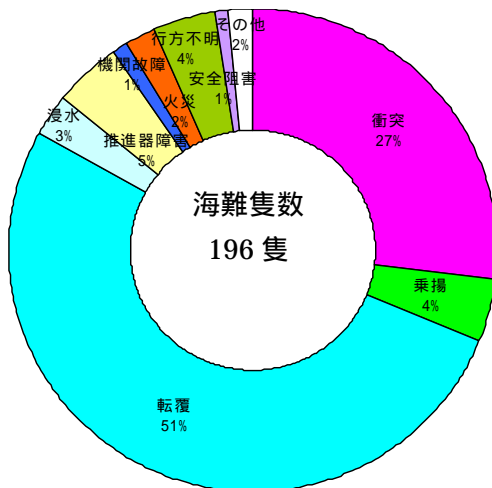
< 距岸別 >



< 漁業種類別 >



【図表 9】 死者・行方不明者を伴う小型漁船海難（過去 5 年）



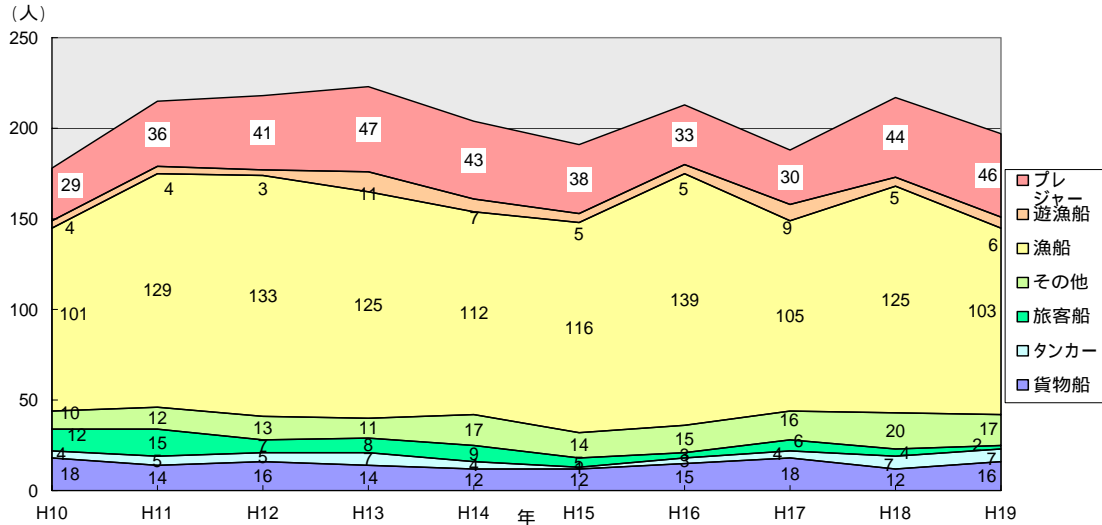
## 2 漁船からの海中転落について

平成 19 年の海難によらない漁船からの海中転落者は 103 人であり、このうち 64 人が死亡または行方不明となっている。

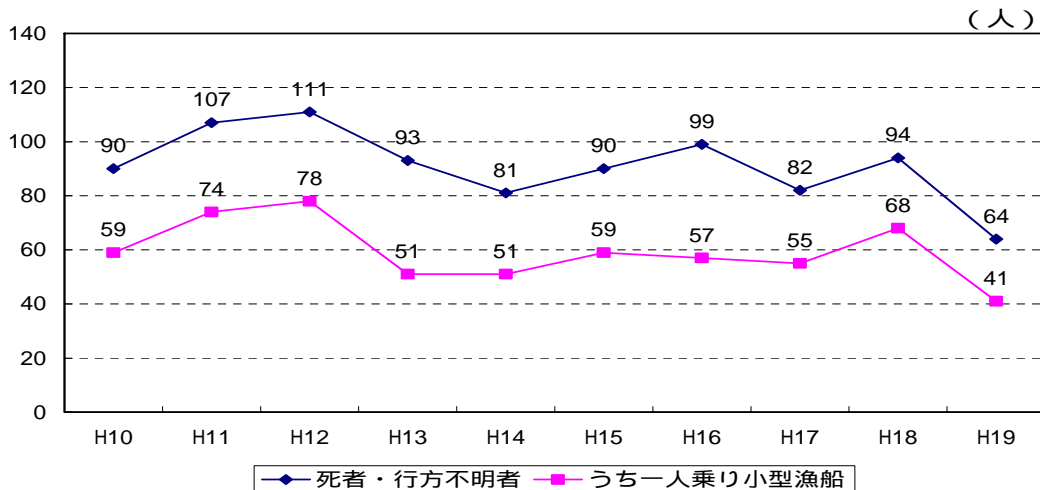
また、64 人のうち 41 人が一人乗り漁船によるものである。

過去 10 年の海難によらない漁船からの海中転落者及びそれに伴う死者・行方不明者の推移は 100 人から 140 人の幅で推移している。(図表 10、11 参照)

【図表 10】 海中転落者発生状況 (過去 10 年)



【図表 11】 漁船からの海中転落による死者・行方不明者数の推移 (過去 10 年)



(単位：人)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
死者・行方不明者	90	107	111	93	81	90	99	82	94	64
うち一人乗り小型漁船	59	74	78	51	51	59	57	55	68	41

平成 19 年の海中転落による死者・行方不明者 64 人について事故の形態を確認したところ、投揚網による操業中のものが最も多くなっている。(資料 2 参照)

海中転落による死者・行方不明者の形態【調査数 64 人 / 平成 19 年】

- ・投揚網による操業中・・・・・・・・ 26 人
- ・その他の操業中・・・・・・・・ 13 人
- ・用便中・・・・・・・・ 4 人
- ・漁場往復等における航行中・・ 3 人
- ・漁船に移乗する際・・・・・・・・ 3 人
- ・いかりの作業中・・・・・・・・ 2 人
- ・飲酒によるもの・・・・・・・・ 2 人
- ・その他・・・・・・・・ 11 人

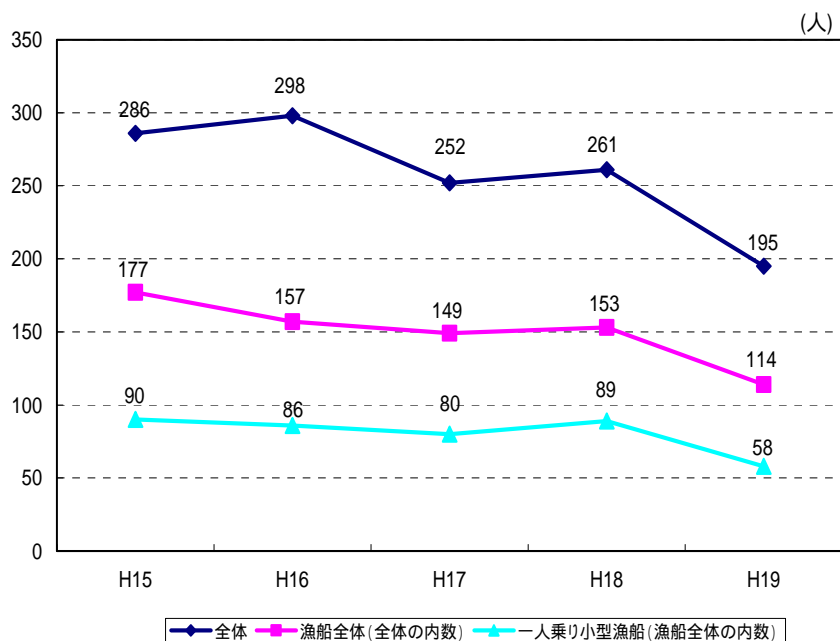
事故の形態をみると、多くが操業中とその合間に発生しており、作業中の救命胴衣の着用が極めて重要である。

### 3 漁船海難及び漁船からの海中転落に伴う死者・行方不明者について

平成 19 年の転覆や衝突の漁船海難に伴う乗組員の死者・行方不明者数は 50 人、海難に伴わない操業中における海中転落による死者・行方不明者数は 64 人で、合計は 114 人であった。このうち一人乗り漁船によるものは 58 人であり、漁船の犠牲者の約 5 割を占めている。

過去 5 年の死者・行方不明者数の推移は 110 人から 180 人の幅で推移しており、減少傾向にある。(図表 1 2 参照)

【図表 1 2】 海難及び海難によらない船舶からの海中転落による死者・行方不明者数の推移(過去 5 年)



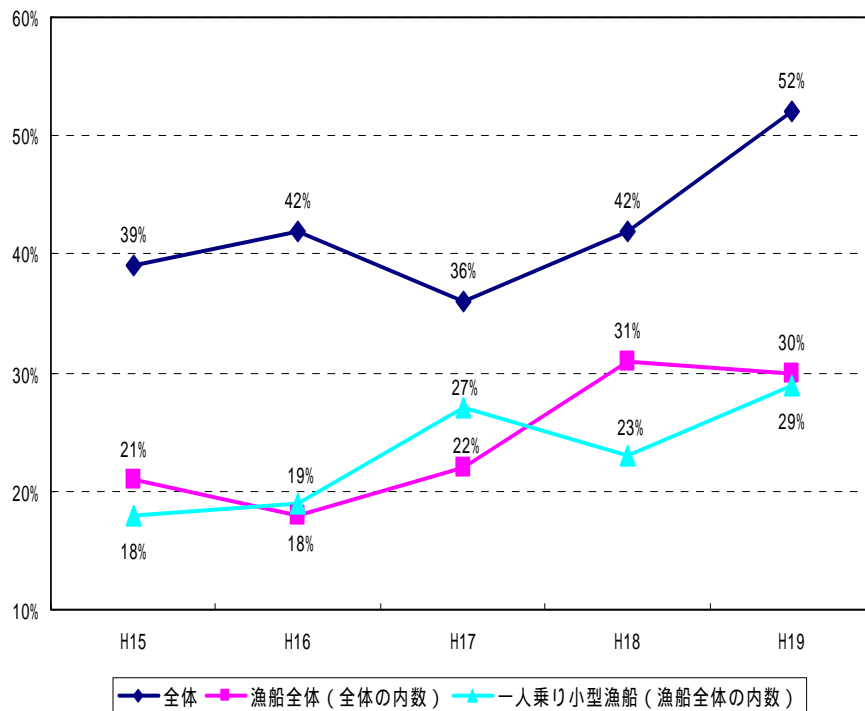
#### 4 救命胴衣の有効性について

##### (1) 救命胴衣の着用率

海難及び海難によらない海中転落者全体の救命胴衣の着用率は、平成 19 年は全体で 52 パーセントとなっており、漁船全体では 30 パーセント、一人乗り漁船では 29 パーセントとなっている。

過去 5 年の漁船の着用率は約 10 パーセント向上している。(図表 1 3 参照)

【図表 1 3】 救命胴衣の着用率 (過去 5 年)



(2) 救命胴衣の着用、非着用による生存率の違い

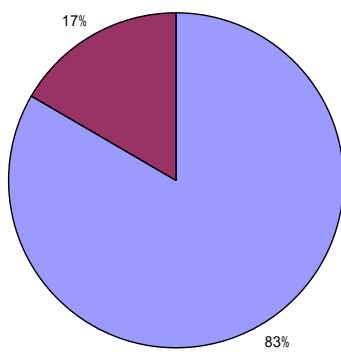
過去5年間の漁船からの海中転落者の生存率は、救命胴衣を着用した場合は83パーセントであり、非着用の場合は48パーセントとなっている。

このうち、一人乗り漁船の生存率は着用した場合で73パーセント、非着用で39パーセントとなっている。(図表14参照)

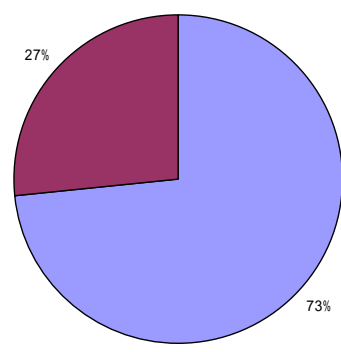
【図表14】 生存率(過去5年合計)

<救命胴衣着用>

漁船全体

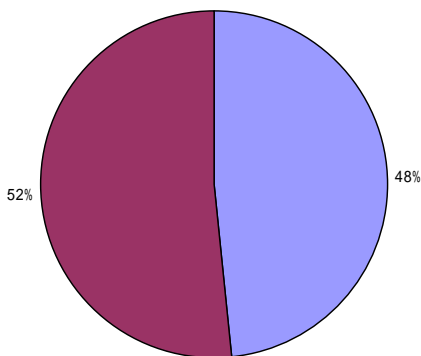


一人乗り小型漁船

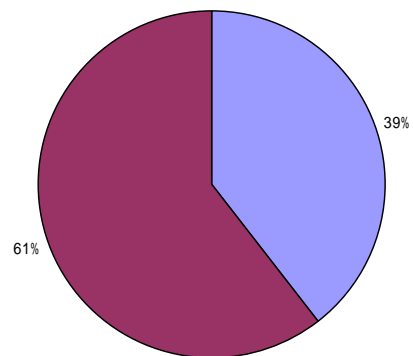


<救命胴衣非着用>

漁船全体



一人乗り小型漁船



## 5 漁船海難分析のまとめ

### (1) 漁船海難について

- ・ 漁船海難は海難全体の約3割を占めている。【図表1】
- ・ 海難種類別では、衝突海難が最も多く、次いで乗揚、転覆となっている。  
【図表2、3】
- ・ 海難原因別では、人的要因に係るものが約7割を占め、その中でも見張り不十分によるものが最も多い。【図表3】
- ・ 衝突海難は、明け方の漁場への往復や操業中に特に多い。【図表4、5】
- ・ 死者・行方不明者を伴う衝突や転覆といった漁船海難及びそれに伴う死者・行方不明者は、近年減少傾向にあるが、依然として漁船が最も多い。【図表6、7】
- ・ 漁船海難全体の約9割は、総トン数20トン以下の小型漁船によるものである。  
【図表8】
- ・ 死者・行方不明者を伴う小型漁船の海難は転覆が5割を占め最も多い。  
【図表9】

### (2) 漁船からの海中転落について

- ・ 海難によらない船舶からの海中転落者のうち、漁船からの操業中等の海中転落者は約5～6割を占める。【図表10】
- ・ 操業中等における海中転落者の死者・行方不明者数は、近年ほぼ横ばいである。  
【図表11】

### (3) 漁船海難及び漁船からの海中転落に伴う死者・行方不明者について

- ・ 衝突、転覆等による海難や、操業中等における海中転落による死者・行方不明者の合計は、全体的に近年減少傾向にあるが、依然として漁船が全体の約5～6割を占める。【図表12】

### (4) 救命胴衣の有効性について

- ・ 漁船の救命胴衣着用率は、近年上昇傾向にある。【図表13】
- ・ 漁船からの海中転落者による救命胴衣着用者の生存率は約8割、非着用者の生存率は約5割である。【図表14】

## 6 海難分析による海難防止対策

漁船海難及び漁船からの海中転落の分析及び海難審判庁の事例分析（資料3）をもとに、海難防止対策について次のとおり取りまとめた。

### （1）漁船海難防止対策

#### 衝突・乗揚海難の防止対策

##### イ）安全意識の向上

漁船の衝突・乗揚海難の殆どが見張り不十分、操船不適切、居眠りといった人的要因が原因によるものである。これらの人的要因による衝突・乗揚海難を減少させるには、海難の現状や原因について事例を示しながら、講習会等において航法の遵守、見張りの重要性等について周知し、乗組員の安全に対する意識の高揚を図る必要がある。

また、衝突海難における具体事例をもとに、次のポイントについても周知し、安全意識を普及する必要がある。

- ・ 船首方向が見通せない等の漁船において、死角に入った小型船舶を見落とすことがあるので、位置を移動して適切な見張りを行なう必要があること。
- ・ 法定灯火、形象物を揚げて操業していても外国船はその動きなどを正しく判断できないことがあること。
- ・ 二艘曳きトロール漁など地域特有の漁法では、漁労に従事していることに気づかず漁網に衝突される場合があるので、接近してくる船舶に対して汽笛等の吹鳴により注意喚起する必要があること。
- ・ 作業灯を点灯して航行していると目が明るさに慣れて相手船の灯火がよく見えないことがあること。
- ・ 夜間においては、相手船の灯火しか見えず、相手船の動静把握が十分にできないことがあること。

なお、安全意識の向上や安全対策の普及については、漁船単位への啓発活動にとどまらず、船団毎、漁協毎に連絡体制の整備等のルール作りをすることで、海難防止の効果を上げることができるので、安全対策を推進するうえで考慮する必要がある。

##### ロ）航海計器等の活用

レーダー等の航海計器を搭載している漁船については、航海計器を適切に使用し相手船の動静、自船の位置を確認することが極めて重要であるので、講習会、訪船指導において安全運航にかかる指導が必要である。

##### ハ）航行支援システムの開発

船舶に対し、より有効な情報を提供するため、AISを搭載していない船舶の情報を陸上の航行援助施設から提供するシステム等IT技術を活用した航行安全情報提供技術を開発実用化する必要がある。

#### 転覆海難の防止対策

転覆海難の原因は、気象海象不注意、復原力の確保不十分、安全確保不適切によるものが多い。転覆海難を減少させるには、衝突海難同様、海難の現状や原因について

事例を示しながら、講習会等において、過積載防止、移動物の固定等の安全対策について、乗組員の安全意識の高揚を図る必要がある。

また、転覆海難の原因が気象海象に深く関わっていることから、地域特有の気象現象や気象の予報・警報についての知識を広く漁業関係者に周知するとともに、操業中の漁船が気象警報等の発令について、早期に情報を入手できるように情報提供体制の強化を図る必要がある。

## (2) 漁船からの海中転落者の生存率の向上対策

### 救命胴衣の着用の推進

操業中の海中転落による死亡・行方不明者を減少させるには、船内作業の安全対策を徹底し海中転落を防止することが必要である。しかし、漁業活動においては、その作業の特殊性から、投揚網作業時における海中転落や船体動揺による海中転落の蓋然性が高いことを考慮すると、海中転落時における事故者が浮力を確保し救助を待つことが極めて重要である。

分析結果からも、救命胴衣の着用率の向上とともに死者・行方不明者の減少傾向が現れているところから、操業中における救命胴衣の着用を推進し海中転落者の生存率を図る必要がある。

救命胴衣の着用推進にあたっては、海事関係者、自治体、行政機関が広く連携し推進する必要がある。

## 死者・行方不明者を伴う漁船海難(平成19年)

衝突(4隻:4名) すべて見張り不十分により発生

	概要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原因
衝突1	漁場向移動中の漁船A丸(4トン)と航行中の外国籍タンカーB号が衝突した。A丸は大破し、そのうち中央部が沈没、船長が行方不明となった。B号は擦過傷が生じた。A丸船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:WSW 5m/s、波高:1m、うねり:S 3m、視程 15km、海上風警報、強風注意報、波浪注意報)	1	非着用	【見張り不十分】 B丸によると、A丸が高速(約20ノット)で突っ込んできたことから、A丸は前方を見ていなかったものと推察される。
衝突2	漁場向移動中の漁船A丸(4トン)と航行中の外国籍貨物船B丸と衝突、A丸が転覆した。A丸の乗組員2名は海中転落し、うち1名は救助されたが、残る1名は後日遺体で発見された。海中転落者(2名)はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:SW 2m/s、波高:0.5m、うねり:0m、視程 10km、警報等なし)	1	非着用	【見張り不十分】
衝突3	操業中の漁船A丸(1トン)と航行中の漁船B丸が衝突した。漁船A丸は、2名が乗船し、右舷側にて刺し網漁の揚網作業中、左舷側から接近して来る漁船B丸に気付かず、衝突の衝撃により転覆し、乗船者2名は、海中に投げ出され、1名は、すぐにB丸に救助されたが、もう1名は15分後に揚収され、搬送先の病院で死亡が確認された。海中転落者(2名)はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:NE 3m/s、波高:0m、うねり:0m、視程 15km、警報等なし)	1	非着用	【見張り不十分】 操業に没頭してしまい、周囲確認を怠っていたと推察される。
衝突4	シーアンカーを投入し操業中の漁船A丸と航行中の貨物船B丸が衝突した。A丸には3名が乗組み、B丸には4名が乗船し、機関長及び臨時甲板員が立直していたが、見張りを怠り、操業中のA丸を視認していなかった。衝突の衝撃で、A丸の乗組員1名が海中転落し、巡視船により発見され病院に搬送されるも死亡が確認された。他の2名は全治1週間から4週間の傷害を負った。死亡者(1名)はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NW 3m/s、波高:1m、うねり:NW 1m、視程 15km、警報等なし)	1	非着用	【見張り不十分】

乗揚(1隻:1名) 操船者死亡、目撃者なしで、原因は不明

	概要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原因
乗揚1	漁船A丸(1トン)は、他船(息子が乗船)とともにわかめ養殖筏向け出港し、ある程度の収穫を得たので、船長は息子に「先に帰るよう」に言い、その後、1人でわかめ採りを続けた。その後、A丸は、アンカーは入れておらず、船外機はチルトアップされ、養殖筏のロープに絡まった状態で、また船長は海中から遺体で発見された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NW 10m/s、波高:1m、うねり:0m、視程 10km、海上風警報発令中)	1	非着用	【原因不明】

転覆(21隻:28名) 気象海象不注意が最も多く、半数を占めている。次いで操船不適切で、2割を占める。

	概要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原因
転覆1	漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は1名が乗組み、海苔摘みのため出港したが、夕刻になっても帰港しなかったことから、家族が組合とともに捜索したところ、波消しブロック付近で転覆しているA丸が、また船長が付近海底から遺体で発見された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NW 5m/s、波高:0.5m、うねり:NW 0.5m、視程 10km、警報等なし)	1	非着用	【原因不明】
転覆2	漁船A丸(1トン)は、作業船とともに迷い鯨を冲出し中、鯨との距離約10mを保ち後進したところ、突然鯨が暴れ、尾鰭がA丸を直撃、船体動揺で2名海中転落した。一旦鯨は落ち着きを取り戻したが、その後、再び暴れだし、尾鰭がA丸を直撃、その衝撃によりA丸が転覆し、1名が海中転落した。海中転落した3名のうち、2名は救助されたが、1名が死亡した。海中転落者(3名全員)はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NW 7m/s、波高:0.5m、うねり:NW 0.7m、視程 10km、警報等なし)	1	非着用	【操船不適切】 鯨と十分な安全な距離を保っていなかったと推察される。
転覆3	僚船5隻とともに漁場向移動中の漁船A丸(4トン)が、うねりを受けて転覆、沈没した。乗組員3名は海中転落し、うち2名は行方不明となり、残る1名は遺体で発見された。海中転落者(3名)はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:WSW 4m/s、波高:0.5m、うねり:E 0.5m、視程 10km、海上風警報発令中)	3	非着用	【操船不適切】 操船を誤り、大きなうねりをかわず転覆したものと推察される。
転覆4	漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は1名が乗組み、揚網の為出港したが、その後転覆状態で発見された。船長は漂流しているところを発見されたが、医師により死亡が確認された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:NE 15m/s、波高:0.5m、うねり:0m、視程 7km、強風注意報発令中)	1	非着用	【気象海象不注意】 強風注意報発令中、風速15m/sの強風にも関わらず航行したことにより、高波を受け転覆したものと推察される。

転覆5	操業中の漁船A丸(4トン)が、急に回頭したたことにより、横曳き状態となり船体が大きく傾き、転覆した。乗組員2名は海中転落し、船長1名が死亡した。海中転落者(2名)はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:E 3m/s、波高:0m、うねり:0m、視程 10km、警報等なし)	1	非着用	【操船不適切】 海底の何かに網が引っ掛かったにもかかわらず、揚網し続けたことにより、一瞬にして転覆したものと推察される。
転覆6	ユニッククレーンを使用して養殖ホタテの引揚げ作業中の漁船A丸(3トン)が、転覆した。乗組員2名が海中転落し、そのうち1名は付近操業中の漁船により救助されたが、残る1名は海底から遺体で発見された。海中転落者(2名)はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:0m/s、波高:0m、うねり:0m、視程 20km、警報等なし)	1	非着用	【その他】 船体復元力のを考慮していなかったと推察される。
転覆7	操業中の漁船A丸(4トン)が、転覆した。転覆したA丸は漁船により発見されたが、船長は行方不明になった。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:SW 5m/s、波高:1m、うねり:S 1m、視程 15km、警報等なし)	1	非着用	原因不明
転覆8	たこ籠漁を行っていた漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は転覆状態で、船長は沖合いでうつ伏せ状態で漂流しているところを発見された。船長はライフジャケットを着用していた。 (曇り、風:N 3m/s、波高:2m、うねり:0m、視程 15km、水温7℃、警報等なし)	1	着用	【気象海象不注意】 磯波が発生しているにも関わらず操業し続け、横波を受けて転覆したものと推察される。
転覆9	漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は船長1名が乗組み出港したが、帰港予定時刻を過ぎても帰港しないことから、僚船が捜索したところ、A丸は転覆状態で、船長は漂流しているところを発見された。船長は搬送された病院で死亡が確認された。船長はライフジャケットを着用していた。 (雨、風:SW 7m/s、波高:2m、うねり:S 2m、視程 1km、海上風警報発令中)	1	着用	【気象海象不注意】 海上風警報発令中、突発的な強風を受け、転覆したものと推察される。
転覆10	僚船と二双引き漁中の漁船A丸(4トン)は、外国籍貨物船が二双引き網の漁具に接触したため、外国籍貨物船と漁具に引っ張られる状況となり転覆した。船長(1名)が海中転落し死亡した。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NE 3m/s、波高:0.5m、うねり:0m、視程 10km、警報等なし)	1	非着用	【見張り不十分】 操業に没頭してしまい、周囲確認を怠っていたと推察される。
転覆11	荒天となったため操業を中断し帰港中の漁船A丸(9トン)が、大波を受け転覆した。乗組員4名が投げ出され、うち甲板作業員2名は僚船に救助されたが、残りの甲板作業員1名と船長が行方不明となった。乗組員(4名)全員はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:SW 12m/s、波高:3m、うねり:SW 2m、視程 10km、海上濃霧警報発令中)	2	非着用	【気象海象不注意】 風速12m/sの強風、3mの高波にも関わらず航行したことにより、高波を受け転覆したものと推察される。
転覆12	漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は1名が乗組み漁場に向かったが、その後、転覆状態で岩礁に打ち上げられているところを発見された。船長は、うつ伏せ状態で浮いているところを発見され、死亡が確認された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:W 10m/s、波高:3m、うねり:SW 1m、視程 20km、波浪注意報発令中)	1	非着用	【気象海象不注意】 波浪注意報発令中、磯波が発生しているにも関わらず操業し続け、横波を受けて転覆したものと推察される。
転覆13	漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は転覆状態で砂浜に打ち上げられているところを発見された。船長は刺し網に絡まって死亡している状態で発見された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NNW 6m/s、波高:2m、うねり:0m、視程 20km、警報等なし)	1	非着用	【気象海象不注意】 磯波が発生しているにも関わらず操業し続け、横波を受けて転覆したものと推察される。
転覆14	操業後、通常より多めの漁具を積載し帰港中の漁船A丸(4トン)が、高波を受け転覆した。乗組員2名が海中転落し死亡した。乗組員(2名)はライフジャケットを着用していなかった。 (雨、風:NE 10m/s、波高:3m、うねり:NE 2m、視程 10km、強風注意報、雷注意報、波浪注意報発令中)	2	非着用	【気象海象不注意】 通常より多めの漁具を積載し船体重心が高くなっていたこと、また強風注意報発令中、風速10m/sの強風、3mの高波にも関わらず航行したため、高波を受け転覆したものと推察される。
転覆15	漁船A丸(1トン)が転覆した。A丸は1名が乗組み、僚船約50隻とともに操業していたが、海上が時化してきたため、僚船は帰港を始めたものの、A丸のみが帰港しなかった。A丸は転覆状態で発見されたが、船長は行方不明となった。僚船によれば、日没後から徐々に天候が悪化し、A丸が操業していたと思われる付近も大時化の状態となっていたとのことである。船長はライフジャケットを着用していた。 (晴れ、風:NE 15m/s、波高:2m、うねり:NE 2m、視程 10km、強風注意報発令中)	1	着用	【気象海象不注意】 強風注意報発令中、風速15m/sの強風、2mの高波にも関わらず、操業を続けたことにより、高波を受け転覆したものと推察される。

転覆 16	定置網操業中の漁船A丸(1トン)が転覆したもの。漁船Bは、荒天となることを予想して帰港中のところ、転覆しているA丸と、うつ伏せ状態で浮かんでいるA丸船長を発見した。船長は搬送された病院で死亡が確認された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:NE 7m/s、波高:2m、うねり:NE 1m、視程 20km、警報等なし)	1	非着用	【操船不適切】 操船を誤り、うねりをかわせず転覆したものと推察される。
転覆 17	操業を終え、通常より多めの網を揚網中の漁船A丸(1トン)が、横波を受け転覆したもの。乗組員2名は海に投げ出された。海中転落者(2名)は、当初船底につかまっていたが、A丸が漁港テラポッド側に徐々に圧流され、このままでは危険だと感じたことから船から離れ、2名で泳いで漁港へ向かった。うち1名がテラポッドに泳ぎ着いたが、残る1名は行方不明となり、数日後、漂流しているところを発見された。当初、海中転落者(2名)はカッパの上にライフジャケットを着用していたが、泳ぐにあたり、カッパを脱いだ際、ライフジャケットは波にさらわれた。 (曇り、風:ENE 5m/s、波高:3m、うねり:E 4m、視程 5km、海上風警報)	1	非着用	【貨物過積】 網の過積載により、著しく復元力が低下した状態となり、横波を受け、転覆したものと推察される。
転覆 18	漁船A丸(2トン)が、荒天のため操業を切り上げようとした際、船尾から大波を受け転覆したもの。A丸は、その後風浪により海岸へ乗揚げた。乗組員2名のうち1名は、自力で転覆後の船底に這い上がり無事であったが、残りの1名は、A丸の海面下から発見、病院に搬送されたが死亡が確認された。無事であった者(1名)はライフジャケットを着用していなかったが、死亡した者(1名)はライフジャケットを着用していた。 (晴れ、風:W 8m/s、波高:2m、うねり:W 2m、視程 15km、海上風警報)	1	着用	【気象海象不注意】 海上風警報発令中、2mの高波にも関わらず、操業を続けたことにより、高波を受け転覆したものと推察される。
転覆 19	漁船A丸(1トン)が、転覆したもの。船長は漂流中のところ、僚船により発見、病院へ搬送されたが、死亡が確認された。A丸は、顕著な衝突痕等が無く、油流出もない。機関は後進状態で、刺網とアンカーロープが絡まった状態であった。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (雨、風:WSW 2m/s、波高:2m、うねり:0m、視程 10km、強風注意報、雷注意報、波浪注意報発令中)	1	非着用	【気象海象不注意】 強風注意報、雷注意報、波浪注意報発令中、2mの高波にも関わらず、操業を続けたことにより、高波を受け転覆したものと推察される。
転覆 20	操業を終え帰港中の漁船A丸(66トン)が、船首から大波を受け船体が右舷側に大きく傾斜し、復元することなく、浸水・転覆した。乗組員7名のうち、3名は僚船により救助されたが、残る4名が死亡又は行方不明となった。死亡又は行方不明となった4名はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:NW 18m/s、波高:5m、うねり:NW 5m、視程 15km、海上風警報発令中)	4	非着用	【積付不良】 大波を受け積載物が移動したため、復元力を失い、転覆に至ったものと推察される。
転覆 21	操業中の漁船A丸(1トン)が、転覆したもの。A丸は転覆後、浅瀬に乗揚げた。船長は、付近海底に沈んでいる状況で発見された。当時、事故現場は、前線接近に伴い時化模様であった。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (雨、風:NNW 8m/s、波高:2m、うねり:SE 1.5m、視程 9km、海上強風警報発令中)	1	非着用	【気象海象不注意】 海上風警報発令中、2mの高波にも関わらず、操業を続けたことにより、高波を受け転覆したものと推察される。

浸水(1隻:1名) 船体の整備不良と史料される。

	概要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原因
浸水1	漁船A丸(3トン)が浸水したもの。A丸は、2回にわたり、漁船B丸に対して「浸水しまもなく沈没する」旨、連絡をしている。連絡を受けたB丸は、救助に向かうも、既にA丸は見当たらなかった。乗組員は、漂流中のところ、意識不明の状態に救助され、病院へ搬送されたが、死亡が確認された。船長はライフジャケットを着用していた。 (晴れ、風:W 10m/s、波高:1m、うねり:E 1m、視程 7km、海上風警報発令中)	1	着用	【船体機器整備不良】 何らかの原因により船体に破口が生じ、浸水したものと推察される。

推進器障害(1隻:1名) 操船不適切による。

	概要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原因
推進器 障害1	漁船A丸(1トン)の船外機が絡網し、転覆したもの。漁業組合に、A丸の名前の書かれた物品が海岸に漂着していると通報があり、またA丸と連絡がとれないことから、漁業組合が捜索したところ、転覆状態のA丸を発見した。船長は付近海底で発見された。船長はライフジャケットを着用していなかった。 (曇り、風:W 5m/s、波高:1m、うねり:W 1m、視程 15km、警報等なし)	1	非着用	【操船不適切】 航走中に操船を誤り刺網に絡網、その後、網を取り除く作業中に、船体バランスが崩れ転覆したものと推察される。

機関故障(1隻:1名) 後に確認したところ、正常に作動したため原因は不明。

	概要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原因
機関故障 1	漁船A丸(1トン)が、機関故障となり漂流したもの。A丸には、夫婦が乗船していた。機関が停止した為、夫は海中を覗き込み原因調査していたところ、突然高波を受けバランスを崩し、海中転落した。妻は救助を試みるも該人は海中に没してしまっ。夫はライフジャケットを着用していなかった。 (雨、風:SE 11m/s、波高:2m、うねり:SE 3m、視程 3km、海上風警報、強風注意報、雷注意報、波浪注意報発令中)	1	非着用	【原因不明】 故障した機関は、自然復旧したため、原因究明は出来なかった。

火災(3隻:5名) いずれも火災の原因特定には至っていない。

	概 要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原 因
火災1	漁船A丸(8,030トン)船内の漁獲物加工区域から出火したもの。乗組員(1名)が死亡した。 (曇り、風:SSW 7m/s、波高:1m、うねり:SSW 3m、視程 10km、警報等なし)	1	不明	【原因不明】
火災2	操業中の漁船A丸(163トン)から出火したもの。乗組員7名のうち3名が死亡した。 (曇り、風:SW 10m/s、波高:1.5m、うねり:SW 1.5m、視程 10km、警報等なし)	3	不明	【原因不明】
火災3	漁場向け航行中の漁船A丸(6トン)から出火したもの。巡視船が、炎上しているA丸を発見、消火活動等を実施したが沈没した。死亡した乗組員(1名)はライフジャケットを着用していなかった。 (晴れ、風:S 3m/s、波高:1m、うねり:N 1m、視程 10km、警報等なし)	1	非着用	【原因不明】

行方不明(1隻:9名) 行方不明となったままであり、海難に至った経緯や原因は不明。

	概 要	死亡・ 行方不明者	救命胴衣 着用の有無	原 因
行方不明 1	定時無線連絡を最後に、漁船A号(62トン)が消息を絶ったもの。A丸には、9名が乗組んでおり、全員行方不明となった。 (曇り、風:NE 13m/s、波高:4m、うねり:NE 4m、視程 15km、警報等なし)	9	不明	【原因不明】

## 漁船からの海中転落により死亡・行方不明者が発生した事例（平成19年）

（事故者64名中、救命胴衣着用者：7名、非着用者：57名）

## 投揚網による操業中に海中転落した事例（26人）

番号	概要	救命胴衣着用の有無	原因
1	事故者が帰宅せず携帯電話は応答がなく、家族等が捜索中無人で浅瀬に乗揚げているA丸を発見、機関は運転状態でクラッチは前進の位置にあった。A丸に衝突痕はなかった。漁具の籠は船内外、プロペラに絡んだものいずれもロープにより連結されており、巻き上げローラーのスイッチは断となっていた。事故者は後日漂流遺体として発見された。	非着用	同人に持病等はなく、餌の残状況から漁具揚収中、自己過失により海中転落したと推定される。
2	A丸は操業中、事故者は船尾右舷甲板で微速航行中のA丸から漁具のタルを投入した。投入後、約2000メートル航行し、次の作業のため甲板員が船尾の様子を見に行ったところ、該人の姿が見当たらず、船内を検索したが発見できなかった。後日操業中の僚船の網に入った同人の遺体が発見された。	非着用	自己の過失による転落と史料される。
3	無人状態のA丸が僚船により発見、乗船者1名が行方不明。	非着用	A丸には投網準備がなされていたことから、投網のため位置を修正中、誤って海中転落したものと史料される。
4	A丸に1名乗り組み操業のため出港したが帰港予定時刻になっても連絡がないことから家族から漁協を通じ海上保安部に通報された。僚船らで捜索を実施中、漂流中のところを発見され、病院にて死亡が確認された。A丸は消波ブロックに乗り上げていた。	非着用	足首にロープによると思われる擦過痕が認められ、揚投網中、誤ってロープを右足首に絡ませてしまい、海中に転落したものと推定される。
5	事故者は操業中、網に設置している錨を投入後このロープに足を絡ませ海中転落した。事故者は約3分後に揚収されたが、心肺停止状態で搬送先の病院にて死亡が確認された。	非着用	自己の過失により、アンカーロープに足を絡ませ海中転落した。
6	事故者は1人でA丸に乗組み出港、漁場に向かったものであるが、僚船が無人状態で微速航行しているA丸を確認した。僚船数隻にて投入されていた刺し網を引き揚げたところ錨索に右足が絡まった状態で事故者が海面上に浮き上がった。	着用	自己の過失により海中転落したものと史料される。
7	僚船がA丸に一人乗りで操業しているのを確認しているが、約20分後同人が船上に居ないことに気づいた。発見された事故者は搬送先の病院で死亡が確認された。	非着用	投揚網作業中、自己の過失による海中転落と史料される。
8	事故者はA丸に乗船し投網中、足をすべらせ船尾から海中に転落した。転落後5分程度泳いでいたが、海中に沈んだ。	非着用	不注意により足をすべらせ船尾から海中に転落した。
9	A丸に事故者が一人で乗組み出港して行くのを認め、その後、僚船も出港して同地区沖でさし網を投網して入港したが、先に出港したA丸が入港してこなかったため、不審に思い確認に向かったところ、船内に同人の姿が無かった。	非着用	腰痛によりバランスを崩して海中転落したものと史料される。
10	事故者は、A丸に2名で乗組み操業中、たこつぼを投入し、最後のおもりを投入する際、船上のロープが足に絡まり海中転落した。A丸船長がすぐにロープを引揚げたが該人は揚がってこなかった。捜索を行っていた漁船が因島北方の四十島北約200メートルの海上で漂流死体を発見、	非着用	不注意により海中転落したと史料される。
11	A丸は出港したところを地元漁師に目撃された後、いつもの入港時間になっても入港せず、付近を航行していた漁船に無人の状態で見送られた。船体に衝突痕は認められなかった。	着用	原因不明であるが、投網作業中風浪による船体動揺によりバランスを崩し、海中転落したものと史料される。
12	A丸は操業のため出港、翌朝になっても帰港しないため家族が漁協に通報、捜索中無人旋回しているのを僚船が発見した。衝突痕等なく、事故者については、後日発見された。	非着用	揚収した刺し網は、一端に錨とポンツ、もう一端には錨のみでポンツが取り付けがされていなかったことから、最後にポンツを取り付ける時に誤って海中転落したものと史料される。
13	事故者は、A丸に乗船出港したこ箱投入作業中、アソカの爪に潮縄が絡み外そうとしたものの同アンカーとともに海中転落した。直後、該人を救助し、帰港。搬送先の病院で死亡が確認された。	非着用	不注意により海中転落したものと史料される。
14	事故者はA丸に乗船し、沖合いの定置網に向かったものであるが、家に帰ってこないことから漁協の参事等が沖合いの定置網に行ったところ、定置網のロープに係留索を係止した状態で無人のA丸が発見された。事故者については、捜索中、定置網の中から遺体が発見された。	非着用	発見当時、船内に定置網の一部が揚収されていたことから、定置網を船内に揚収する作業中に誤って海中に転落したものと推定される。

15	漁船が操業を終え帰港中、同航のA丸を追い越す際、A丸乗船の事故者は舵柄を股にはさんで操船しながら作業していた。その後同人の事が気になり後方を見たところ、北方向け航行している筈のA丸が西方向け航行しており、このままでは乗っかってしまうと思い自船を反転させたところで、A丸は岩場に乘揚げた。事故者は行方不明で、後日海上にて遺体で発見された。	非着用	気象・海象不注意により海中転落したものと 思料される。
16	A丸は夫婦2名が乗組み操業中、投網作業終了後、妻が船上にいないのに夫が気づき、急いで網を巻き上げたところ、網と共に妻が上がってきた。搬送先の病院にて死亡が確認された。	非着用	右足首にロープにてたたかれた青あざがあったことから、投網中、不注意により網縄にたたかれ海中転落したものと推測される。
17	A丸は1名乗船し航行中僚船に目撃されたのを最後に、行方不明となった。後日無人で漂流中のA丸が発見されたが事故者は行方不明のままである。	非着用	荒天下において操業中、船体動揺等何らかの事由により海中転落したものと 思料される。
18	A丸は操業のため出港し、僚船と別れたのを最後に行方不明となった。捜索したところ微速にて無人で航行中のA丸を発見したが事故者は行方不明となった。	非着用	揚げ縄中に何らかの原因により海中転落したものと推測される。
19	事故者は、操業のためA丸に1名で乗組み出港した。同業者が入港した際に概人の車が岸壁に駐車中であることから家族に確認したところ、帰宅していないことが判明したことから、養殖棚付近に探しに出たところ、無人のA丸を発見した。事故者は定置網に引っかかった状態で発見された	非着用	作業中に何らかの原因で海中転落したものと推測される。
20	事故者は、1名でA丸に乗船して操業中、であったことが大生丸により確認されている。A丸が養殖筏等の方向に向け微速で航行しているのを漁船が発見して不審に思い、A丸に接触したところ無人であった。繰り出されていた底曳き網を揚収したところ、曳き網を首に巻きつけた状態の事故者を発見し搬送したが死亡していた。	非着用	事故者は投網中、引き綱が首に絡まり海中に転落したものと推定される。
21	事故者は、A丸後部甲板のスリップウェイ付近で次回の操業に備え作業を行っていたところ、付近で作業をしていた乗組員が叫ぶ声を聞き振り返ったところ、事故者がもがいている状況で約20メートル後方に浮かんでいるのが見えたことから、漁労長が海中に飛び込み確保し、他の乗組員が救助したが既に意識がなかった。	非着用	作業中不注意により海中転落したと推定される。
22	事故者は自宅を出たのを妻に目撃されている。その後、夕方になっても事故者が帰宅しないことから不審に思った家族が漁港付近を捜索し、同港内の斜路にもA丸がないことを確認、地元僚船2隻を出港させ捜索したところ、無人で漂流しているA丸を発見したが、事故者は行方不明となった。	非着用	気象海象不注意により、海中転落したものと 思料される
23	事故者はA丸にて揚網作業中、海中転落した際に大声で助けを求めた事により他の乗組員が転落に気付き、船外で泳いでいる事故者を見つけたものの、乗組員が救助のためにロープ類を取りに行ったその僅かな間に同人を見失い、行方不明となった。	非着用	不注意により海中に転落したものと推定。
24	養殖筏に事故者の船A丸があるが人影が見えないとの連絡を受け、家族が向かったところA丸が筏のロープに引っかかった状態であり、うつ伏せ状態で養殖筏の浮球に左腕で掴まった状態で海上に浮いている事故者が発見された。衝突痕等は認められなかった。	非着用	不注意により海中に転落したものと推定。
25	事故者は息子と共にA丸に乗船し操業中、息子が同人に船橋に入るよう指示、投網作業後、船橋、甲板上を探すも同人の姿はなく周囲を探したところ、船尾付近に浮いているのを発見、搬送先の診療所にて死亡が確認された。	着用	甲板上は濡れており、舷が低いことから足を滑らせ海中転落したと思料される。
26	事故者は操業後、後部甲板上にて揚網作業中、同作業に使用していたワイヤーが突然切断し、甲板上に揚げていた網と共にスリップウェイを通して海中に転落した。僚船が該人を見守り救助したが、搬送先の病院で死亡が確認された。	着用	不注意により海中に転落したものと推定。

### その他の操業中に海中転落した事例（13人）

番号	概要	救命胴衣 着用の有無	原因
1	事故者はA丸に一人で乗組み出漁していたが、無人で低速旋回しているところを漁船に発見された。事故者については、翌日、海底に大の字でうつ伏せで沈んでいるところを発見された。	非着用	衝突痕もなく、操業中に誤って海中転落したものと 思料。
2	事故者はA丸に乗組み出港した。約4時間後漂流しているのが最後に目撃され、7時間後、海岸に事故者の漂流遺体が打ち上がり、A丸は翌日海岸にクラッチが前進に入り、機関停止状態で漂着しているところを発見された	非着用	脳疾患(脳内出血)により海中転落。
3	海岸に無人のA丸が打ちあがっているところを発見された。A丸は操業中、事故者が海中転落、該人は行方不明となり、A丸は、無人のままオートパイロットで航走し、海岸に乗揚げたものと推察される。	非着用	不注意により海中転落したものと 思料される。

4	マリナー職員が、マリナー所有ボンツーン前面に無人で漂流しているA丸を発見した。事故者については、後日港内を捜索していた漁船により死体で揚収された。	非着用	不注意により海中に転落したものと推定。
5	魚釣り中の2名乗りのA丸から、乗船者1名が海中転落し行方不明となり捜索中、事故者については操業中の漁船により、漂流死体で発見された。	非着用	脳内出血を起こし海中転落
6	人影のない漁船A丸が漁網を投入したまま旋回しているのを漁業者により発見され、衝突痕も認められなかった。乗船者は翌日砂浜にうつ伏せ状態で打上げられているのを発見された。	非着用	乗船者が海中転落した原因は不明。
7	事故者は夫と2名でA丸に乗船し操業中、妻が餌を取るため船内を移動中に海中に転落し、夫が救助作業に当たったが船に引揚げることが出来ず、妻の意識がなくなったため、爪竿により引き寄せながら、風波の影響のない場所に移動しようとしたところ、風浪等により行方が分からなくなった。事故者は腰部から切断された状態で発見された。	非着用	船内移動中、不注意により海中転落したものと史料される。
8	事故者は操業のため一人でA丸に乗船し出港したが、釣竿が出たまま無人状態のA丸を通行人が発見、事故者は行方不明となった。	非着用	何らかの原因で海中転落し、船が漂流したものと史料される。
9	事故者は、操業中に誤って海中転落し、行方不明となった。	非着用	不注意により海中転落したものと史料される。
10	僚船が操業中の該船を認めた後、同海域の東約1500m付近海域を無人で航走中のA丸を僚船が発見した。衝突、乗揚痕はなく船内には漁具一式、漁獲物等が残っていた。	非着用	操業中、不注意により海中転落したものと史料される。
11	事故者はA丸に1名で乗船し僚船とともに操業中、僚船がA丸の付近で水しぶき上がるのを視認、海面に仰向けに浮いている事故者を見つけたが搬送先の病院で死亡した。家族によれば、事故者の着用していた救命胴衣は以前から膨張用ガスボンベは空であり、また、一部破損していたことから使用不能であり、同人もその状態を認識していたとのこと。	着用	不注意により海中転落したものと史料される。
12	錨泊中の船舶の錨鎖に無人漁船の曳き綱が引っかかっているとの情報を受けた。無人漁船A丸の所有者の家族の言では事故者が1名乗組みで下出港したとのことであり現場海域にて、捜索するも発見に至らず事故者は漂流死体で操業中の漁船により発見された。	非着用	該人は操業中何らかの原因により海中転落し溺死、該船は無人航行したものと推定。
13	A丸は僚船に操業を確認されており、その後A丸は機関起動のまま無人漂流し、砂浜に乗揚げているところを付近操業漁船により発見された。事故者については行方不明。船底に軽微な擦過傷あるも、衝突痕等なし。	非着用	何らかの原因により海中転落したものと推定される。

### 用便中に海中転落した事例（4人）

番号	概要	救命胴衣着用の有無	原因
1	事故者はA丸に乗組み、定置網の型枠揚収作業中、姿が見えないことから同行船とともに捜索開始。発見されたが、搬送先の病院で死亡が確認された。	着用	原因は自己過失で用を足すために自ら船尾に赴いた際に、足を滑らすなど何らかの理由でバランスを崩し海中転落したものと史料される。
2	漁船A丸が、操業後入港したところ、乗組員1名の姿がなく、行方不明となった。別の乗組員により最終目撃された際、船尾の張り出しトイレに大便に行く素振りがあったことから、用便の前後に海中転落したものと推定される。	非着用	別の乗組員により最終目撃された際、船尾の張り出しトイレに大便に行く素振りがあったことから、用便の前後に海中転落したものと推定される。
3	揚縄作業中、事故者は他の乗組員に「炊飯器のスイッチを入れてくる」と言って食堂へ行ったものの、作業に戻ってこないことから乗組員により船内を捜索するも見当たらず、作業時に着用していたカッパ上下が後部甲板に置いてあった。	非着用	用便を足す際、不注意で船体動揺により海中に転落したものと史料される。
4	事故者は岸壁に着岸中のA丸から飲酒のため下船、飲酒後、岸壁付近までタクシーで帰ってきた足取りが最後に確認されており、事故者が帰船していないことに船長が気づき海上保安部に通報した。事故者は捜索中、うつ伏せで漂流中のところを発見された。	非着用	ズボンの前チャックが半開状態であったため、帰船後小用中の酩酊状態の同人は誤って海中転落したものと認められた。

### 漁場往復等における航行中に海中転落した事例（3人）

番号	概要	救命胴衣 着用の有無	原因
1	A丸は2名が乗組み航行中、河口付近を航過直後高波を受け船首部にいた事故者は動揺により海中転落。直ちにロープを投げたがこれにつかまることができず、船長が海に飛び込み陸岸に引き上げたが心肺停止状態であった。搬送された診療所で死亡が確認された。	非着用	高波による船体動揺によるもので、不可抗力と史料される。
2	事故者は、1名にてAに丸乗船し、操業を終え漁港へ帰港中、僚船との無線連絡を最後に、海中転落し行方不明となったものと推定。船長が不在となったことから、以後無人状態で巡回航行を続け、防波堤に乗揚げた。事故者は行方不明。	非着用	原因不明
3	付近住民が海岸にA丸が打ち揚げられているのを発見し、不審に思い付近を確認したところ、仰向け状態で倒れている事故者を発見、搬送先の病院で死亡が確認された。	非着用	気象海象不注意により、船体に大波を受け、海に投げ出され船体とともに漂着したものと史料される。

### 漁船に移乗する際に海中転落した事例（3人）

番号	概要	救命胴衣 着用の有無	原因
1	事故者はA丸に乗船し午前中出漁し、一旦帰宅し昼食を摂った後、再びA丸に向かったが、夜になっても戻ってこないことから家族が心配に思い警察署に行方不明届を出した。事故者はA丸付近海底に沈んでいるところを発見された。	非着用	心臓病で通院しており、また膝が悪かったこと、同船に乗り移る際に何らかの原因により海中転落したものと史料される。
2	事故者は相当量の酒を飲酒し妻の法要のため仏壇に供えるための魚を採りに出かけたらしくA丸に乗り込もうとしたところ、酔っているため足を滑らせ海中に転落したものと史料される。	非着用	相当量の酒を飲んでおり、不注意により海中転落したものと史料される。
3	岸壁係留中、事故者近くのコンビニエンスストアで弁当を買った後、足取りは不明となっていた。乗組員により捜索したところ、タラップに手付かずの弁当、岸壁及び海上にそれぞれスリッパが片方ずつ発見され、事故者は海底にうつ伏せ状態で沈んでいるところを発見された。	非着用	事故者は糖尿病を患い、重労働後に度々めまいを起こしていたこと、左足が不自由で歩行に支障があったこと、さらに事故当時雨により岸壁等が滑りやすくなっていたこと等の状況から、岸壁から移乗する際、誤って海中転落したものと推測される。

### いかりの作業中に海中転落した事例（2人）

番号	概要	救命胴衣 着用の有無	原因
1	事故者は操業のためA丸に乗船し出港したが、投錨後集魚灯が点灯せず、僚船が無線電話等で呼び出すも応答がなく、また同人が見あたらないことから、僚船船長が移乗したところ、機関中立で起動状態であり、船主側のタツに係止されているアンカーロープを引揚げたところ、ロープに絡まった同人が発見され、搬送先の病院にて死亡が確認された。	非着用	衝突した痕はなく、自己過失による海中転落と推定される。
2	事故者はA丸に乗船し、操業をしたが通常の入港時刻を過ぎても入港しなかったことから、家族が漁協を通じ、僚船により捜索をしていたところ、無人でアンカーロープが海中に伸びた状態で、これを中心に巡回する該船を発見した。僚船がうつ伏せ状態で漂流中の事故者を発見し、搬送先の病院で死亡が確認された。	非着用	衝突痕等は認められず、揚錨様ローラーが回転し機関が前進状態であったことから操業を追え錨を揚収中、誤って海中転落したものと史料される。

### 飲酒により海中転落した事例（2人）

番号	概要	救命胴衣 着用の有無	原因
1	漁協職員3名は居酒屋にて飲酒後、A丸に乗船し出港した。入港後船長は船首付近に寝ていた1名のみを確認し帰宅、その1名も同日深夜目覚め帰宅、翌日午後になっても事故者と連絡が取れなかった。事故者は漂流中、捜索中の漁船により発見、死亡が確認された。	非着用	泥酔状態で海中転落したと史料される。
3	事故者はA丸に乗船し、錨泊中船尾甲板上で飲酒しているのを目撃されたのが最後で行方不明となった。	非着用	酩酊状態で、海中転落したものと推定される。

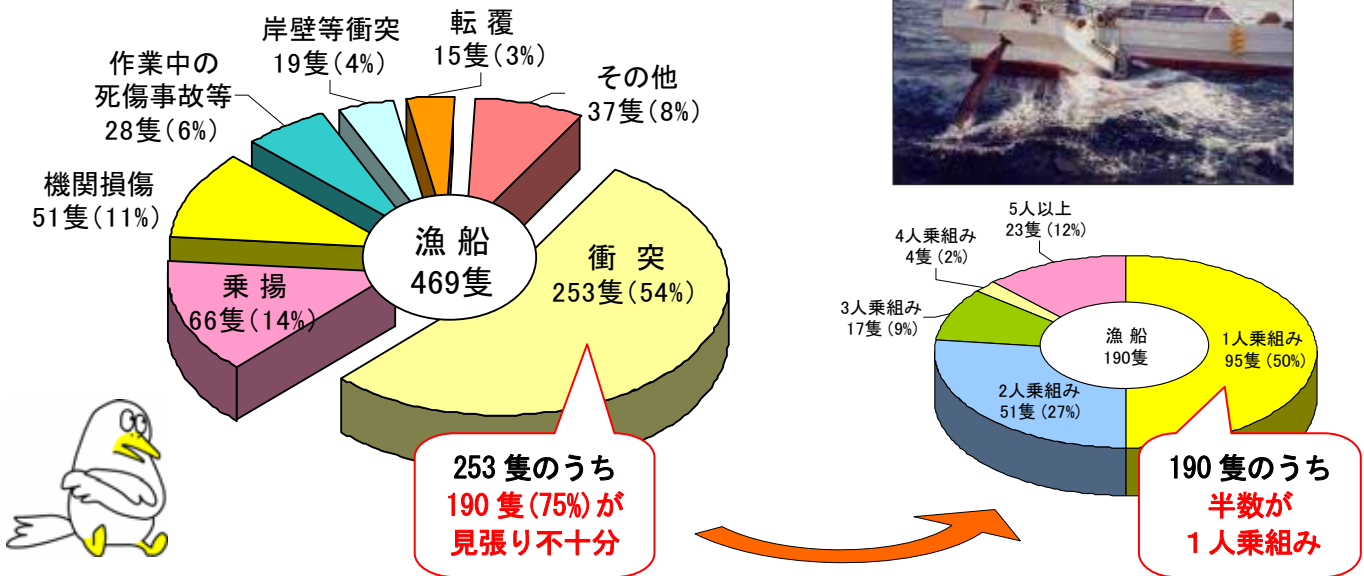
### その他海中転落した事例（11人）

番号	概要	救命胴衣 着用の有無	原因
1	海上を無人で漂流している漁船A丸が発見され、海浜に行方不明であったA丸船長がうつ伏せ状態で死亡しているところを発見された。	非着用	誤って海中に転落したものと推察される。

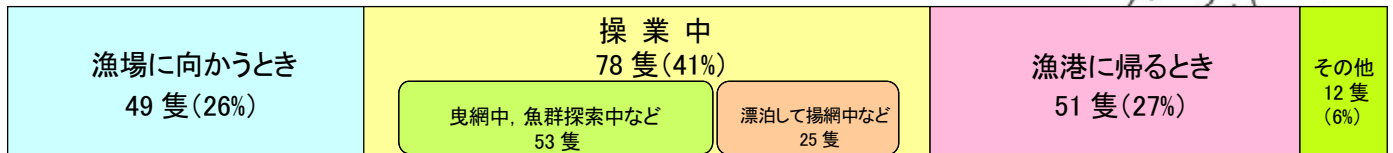
2	同人はA丸の船長で、夕方まで乗組員と飲酒していたが、午後10時半ころ乗組員に携帯電話にて出港時間の変更を伝え、漁港に係留中の同船に向かった。事故者の車のライトが点灯しエンジンがかかっていたが、同人の姿が見えず海面等に運動靴が浮いており、捜索した結果、港内で浮いている同人が発見され、病院へ搬送するも、死亡が確認された。	非着用	不注意により海中に転落したものと推定。
3	漁船A丸に乗組み、操業のため出港後、行方不明となっていた。陸岸上から無人状態の該船が発見され、護岸のテトラポット付近において乗船者は漂流死体で発見された。	非着用	原因不明であるが、誤って海中に転落したものと推測される。
4	事故者は天候の悪化が予想されるので、波が立つ前にA丸に1人で乗船し、操業に向かったが、A丸は無人でテトラポットに圧着されているところを発見された。事故者はA丸とテトラポットの間の水面上で発見された。	非着用	原因不明であるが、北西の風に煽られ船体が動揺した際にはずみで足を滑らし、海中に転落したものと推定される。
5	事故者は、A丸に1名で乗組み出港したが、帰港時刻になっても帰港しないことから、漁協所属漁船10隻が捜索中、救命胴衣を着用し、うつ伏せ状態で漂流中の事故者が発見された。A丸は無人で漂流しているのを発見された。	着用	誤って海中に転落したものと推定される。
6	該人は、A丸に1名で乗船、出港する姿を漁師仲間最終目撃。友人(同漁協組合員)は、該人から携帯電話で「迎えにきてほしい」との連絡があり、自漁船で出港、海上において無人で漂流中のA丸を発見、該人は行方不明。	非着用	関係者からの事情聴取及び該船の調査を実施した結果、行方不明の原因を特定するに至らなかった。
7	事故者は、A丸の保守のため自宅を出たが昼過ぎになっても帰宅しないことから妻が心配し見に行ったところA丸隣で浮いている該人を見、搬送先の病院で死亡が確認された。	非着用	不注意により船上から乗り出し作業中に誤って海中転落したものと推定される。
8	事故者は、体調を崩しここ2、3年操業には出ていなかったが、事故者が港方面へ自転車で行くの妻が畑仕事見かけていたものの、夜になっても帰宅しないことから家族が捜索していた。息子夫婦が該人所有漁船A丸係留の該船左舷側海面にうつ伏せ状態で浮いているのを発見した。	非着用	機関室の冷却水ポンプが分解された状態となっていたとのことで、該人が所有船に移乗後、誤って海中転落したものと推定される。
9	事故者はA丸にて釣りに行くと自宅を出たまま帰宅しない為妻が捜そうとしたところ、A丸が定係地にて船首の係留索が外れた状態で岸壁に留まった状態であった為不審に思い漁港沿岸を探したところうつ伏せで漂流中の事故者を見、搬送先の病院にて死亡が確認された。	非着用	自己の過失により海中に転落したものと推定される。
10	A丸は操業中、事故者が著しく挙動不審であったことから同人を下船させるため航行中、就寝中の同人を確認したが、約40分後同人が船内にいないことに気づいた。なお、事故者は精神病院に通院中であり「アルコール性精神病」と診断され軽度の幻聴があるとのことであった。	非着用	何らかの原因で海中転落したものと推定される。
11	乗組員が朝起きたところ、事故者の姿が見えなかった。	非着用	原因不明。

## 漁船での見張り 3つのポイント

平成 17 年に海難審判で裁決が言い渡された 732 件 1,037 隻のうち、漁船が関係したものは、397 件 469 隻と全体の 45%を占めており、そのうち海難の種類別では、衝突が 253 隻 (54%) と最も多くなっています。また、衝突の原因では、253 隻中 190 隻 (75%) が「見張り不十分」となっており、4 隻のうち 3 隻が見張りを十分に行っていないことによって衝突しています。



### 「見張り不十分」で衝突した 190 隻の動態



**漁場に向かうとき**  
船首の陰に他船あり!!

早く漁場に着きたい気持ちは分かりますが、スピードを出すと船首が浮上して前方が見えにくくなります。窓から顔を出すなどして、船首の陰に入っている他船を見落とさないようにしましょう。

**操業中**  
周囲に十分注意して!!

小型漁船がとまっていたり、ゆっくりと網を引いているときは、真っ白い航跡が見えないので、昼間でも他船から見えにくいものです。他船があなたに気付いていないかもしれません。操業中、周囲の見張りを忘れないように・・・

**漁港に帰るとき**  
魚の選別も大切だけど!!

魚の選別・箱詰め作業や漁具・漁網の片づけが忙しく、周囲をよく見ていなかったことがありますか？ あれもこれも大変でしょうが、定係地に着くまでは安心できません。あなたの見張り、あなたの家族に安心の笑顔を届けましょう。



**あなたの「見張り」が、あなたと家族を守ります。**

## 船首方向が見通せない状態で航行中のいか釣り漁船が、漂泊中の漁船に衝突

**A丸**：いか一本釣り漁船 7.9トン 登録長 13.16m 1人乗組み 長崎県壱岐島勝本港→同島西方の漁場

**船長**：47歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 32年

**B丸**：一本釣り漁船 3.4トン 登録長 9.98m 1人乗組み 壱岐島半城浦→同島西方の漁場(漂泊して操業中)

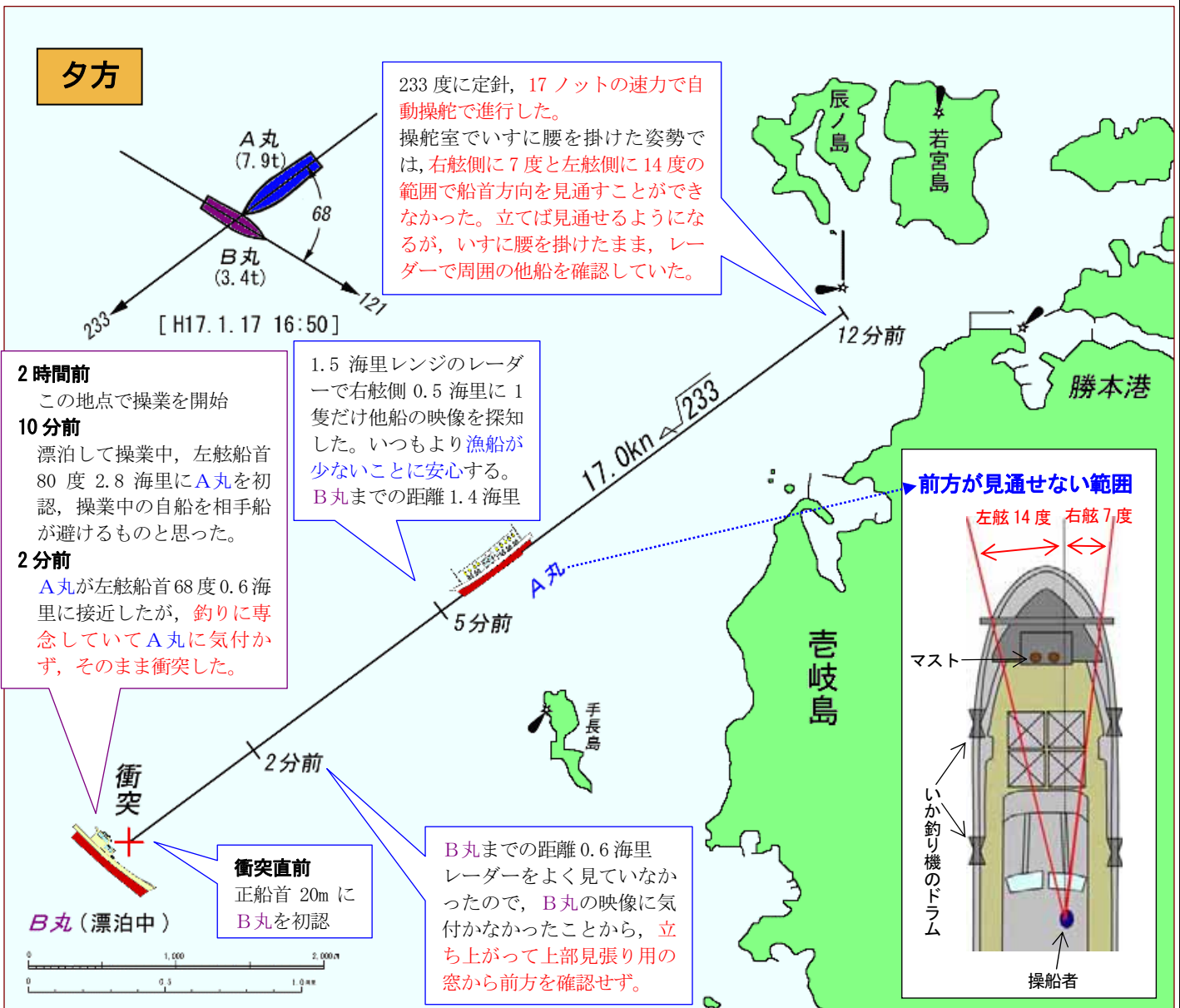
**船長**：62歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 41年

発生日時場所：平成17年1月17日16時50分 長崎県壱岐島西方沖合

気象海象：晴 北西風 風力3 視界良好 波高2.5mの北西からのうねり

**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/moji/mj1804/17mj095yaku.htm> (本海難の裁決書)

壱岐島西方の漁場に向かう**A丸**は、高速で航行したため船首部が浮上し、船首方向が約20度の範囲で見通せない状態となった。**A丸**は、いすに腰をかけたままレーダーで周囲の他船を確認しながら自動操舵で進行中、前路で漂泊して操業していた**B丸**に気付かず衝突した。また、**B丸**は、漂泊して一本釣り漁業に従事中、釣りに専念していて左舷正横付近から接近する**A丸**に気付かず衝突した。



### 思い込みは禁物！ まず目で見張ろう！

小型漁船では、スピードを出すと船首が浮上して前方が見えにくくなります。A丸も、17ノットの速力を出していたため、いすに腰をかけた姿勢では、前方が約20度の範囲で見通せなくなっていました。立ち上がって上部見張り用窓から見張りをして、船首の陰に入った小型船を見落とさないようにすることが大切です。

壱岐島周辺では、赤い旗を付けた竿を立てている漁船を見かけるよ。他船から良く見えるようにしているんだね。

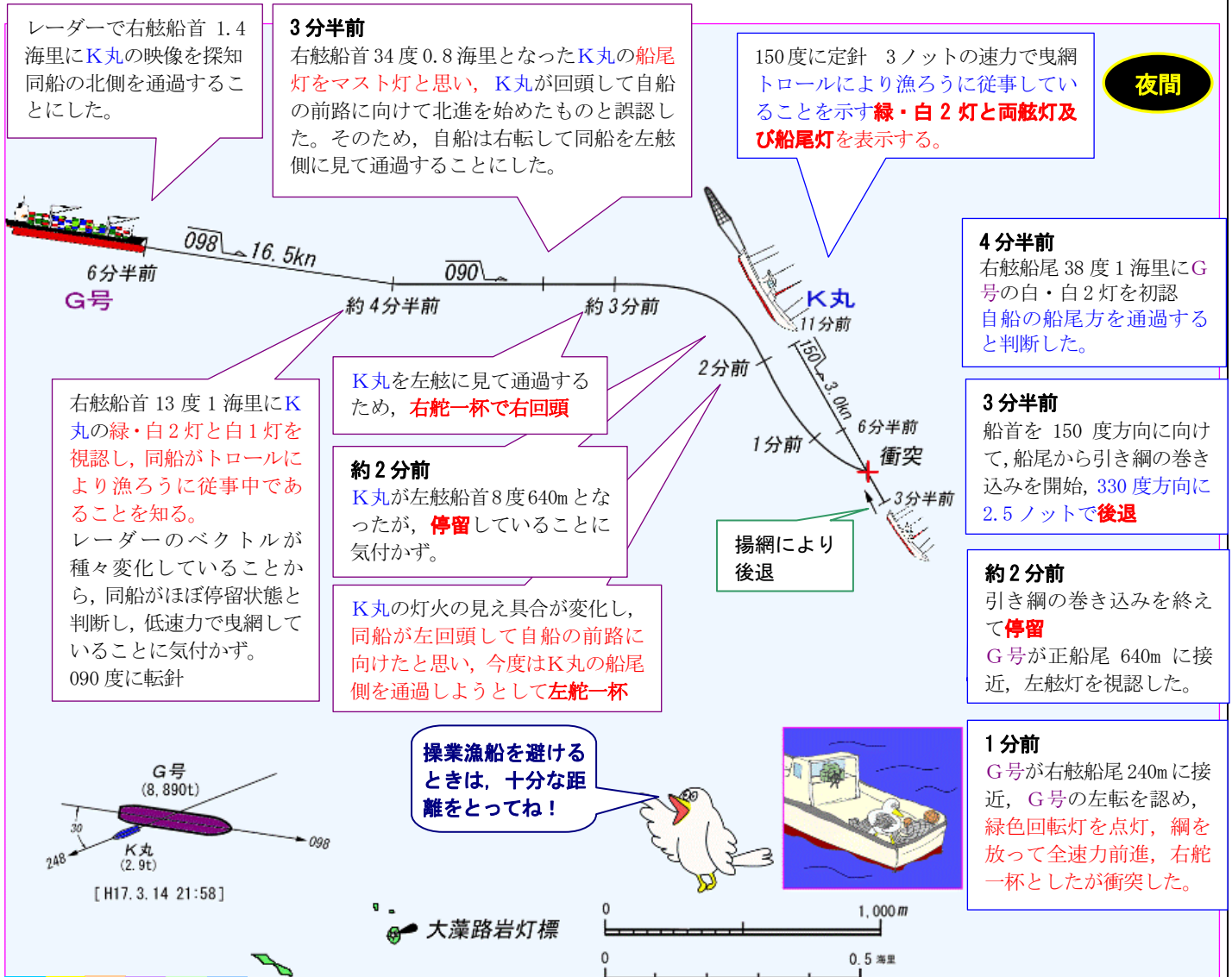


## 動静を誤認した外国船が漁ろう灯を表示して揚網中の漁船に衝突

**K丸**：小型機船底びき網漁船 2.9トン 全長13.95m 1人乗組み 操業中(福岡県藍島北東方の漁場)  
**船長**：47歳 小型船舶操縦士免許 海上経験32年  
**G号**：貨物船(シンガポール籍) 8,890トン 全長135.8m 19人乗組み コンテナ7,747トン  
 中国青島港→(関門海峡経由)→京浜港 水先人なし  
**船長**(国籍 パキスタン 44歳 操船指揮) 三等航海士が見張り 甲板手が手動操舵  
 発生日時場所：平成17年3月14日21時58分 関門海峡西口(山口県六連島北方海域)  
 気象海象：曇 南西風 風力2 視界良好 上げ潮の中央期

**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/moji/mj1802/17mj085yaku.htm> (本海難の裁決書)

**G号**は、夜間、関門海峡西口を関門航路に向かって東行中、法定灯火を表示して底びき網漁に従事中的**K丸**の進路を避けようとしたが、**K丸**の動静を誤認し、同船の至近で左転して衝突した。



### 相手船が正しく判断しているとは限らない!

たとえ形象物や灯火を掲げて操業していても、小型漁船の形象物や灯火は遠方からは見えづらいものですし、投網→曳網→揚網と複雑な動きを繰り返すので、その動静を正しく判断するのは意外と難しいものです。

特に、我が国の漁法に詳しくない外国船では、漁船とは分かっている、その動きなどを正しく判断できていないことが多々あります。

形象物や灯火を掲げているからといって、それだけで安心することなく、操業中も周囲の見張りをおろそかにしないようにしましょう。!



# 漁獲物の選別・箱詰めをしながら帰港中の漁船と外国船とが衝突

**M丸**：漁船 4.9トン 全長 12.6m 1人乗組み 隠岐海峡中央部の漁場→鳥取県境港

**船長**：37歳 小型船舶操縦士免許 海上経験 19年

**S号**：貨物船（セントビンセントおよびグレナディーン諸島籍）4,914トン 全長 122.5m 24人乗組み（国籍 中国）  
コンテナ貨物 678トン 京都府舞鶴港→中国丹東港

**船長**：34歳 海上経験 13年

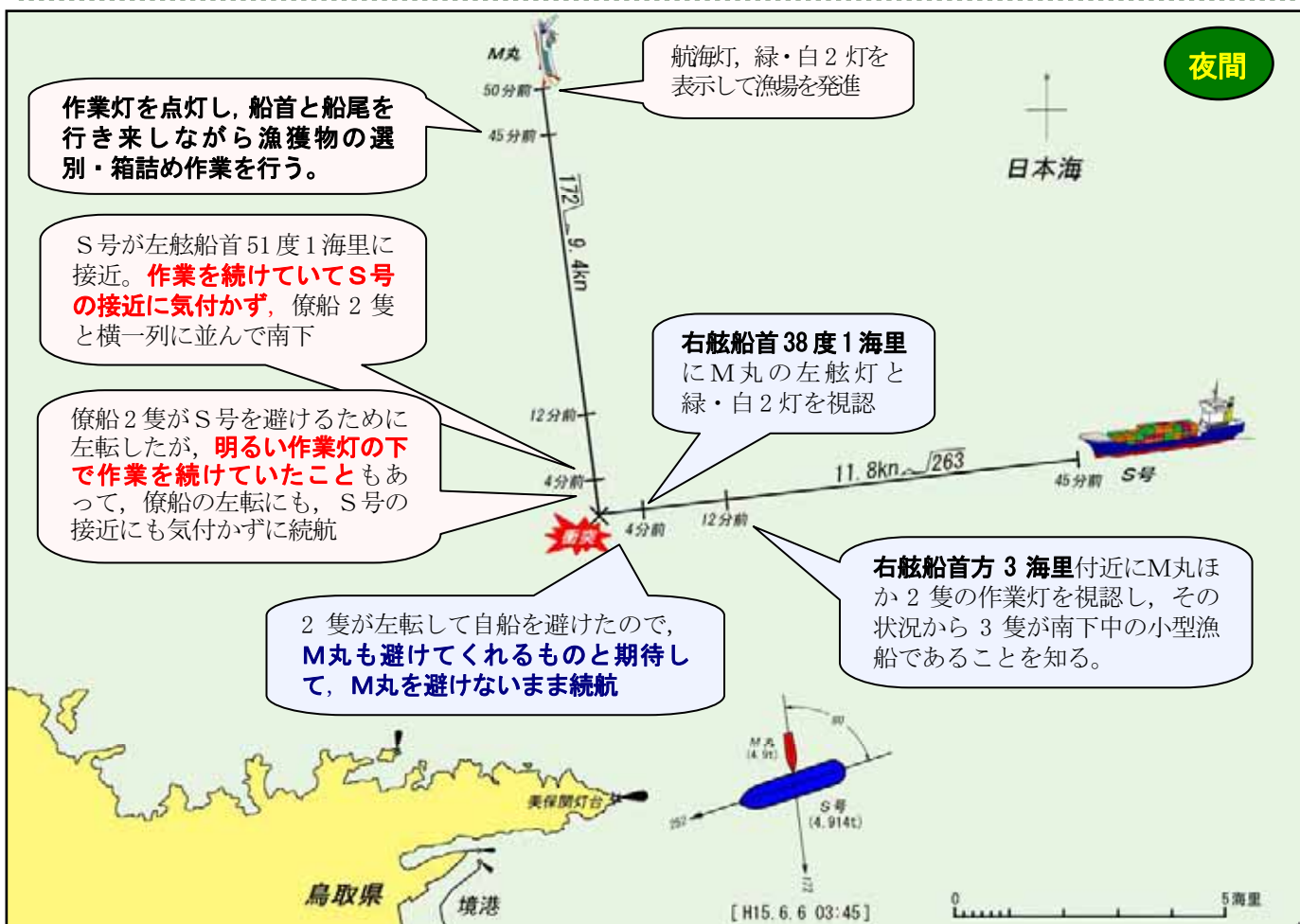
**二等航海士**：28歳 海上経験 7年（船橋当直中）

発生日時場所：平成 15年 6月 6日 03時 45分 島根県美保関灯台から 357度 5.1海里的の隠岐海峡

気象海象：晴 南風 風力 3

**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/16nen/hiroshima/hs1609/16hs048yaku.htm>（本海難の裁決書）

**M丸**は、日本海での小型機船底びき網漁を終え、航海灯及び緑・白2灯の漁ろう灯を表示したまま、水揚げのため僚船とともに境港に向かった。**M丸**は、作業灯を点灯して漁獲物の選別・箱詰め作業を行いながら自動操舵で南下中、一方、**S号**は、右舷船首3海里付近に**M丸**の左舷灯と緑・白2灯を視認し、甲板手を手動操舵に就けて西行中、衝突した。



## 帰港時のポイント！

**魚の選別も大切だけど、見張りもしっかりと！**

沖合の漁場から漁港に向かうときは、陸岸に沿って航行する一般船舶と横切り関係になることが多くなります。帰港時には、作業ばかりに没頭せず、前方はもちろんですが、**側方の見張り**も忘れずに！

**M丸**



前部作業灯 40W×2  
後部作業灯 100W×3

**相手船に気付かなかった原因の一つは…**

作業灯を点灯していたため、目が明るさに慣れて相手船の灯火がよく見えなかった。



# 漁船とフェリーが、いずれも相手船の前方を通過できると判断して衝突

**F丸**：旅客船 15,188トン 全長189.00m 25人乗組み 旅客152人・車両206台  
 関門港新門司区→神戸港

**二等航海士**：31歳 三級海技士（航海）免許 海上経験11年

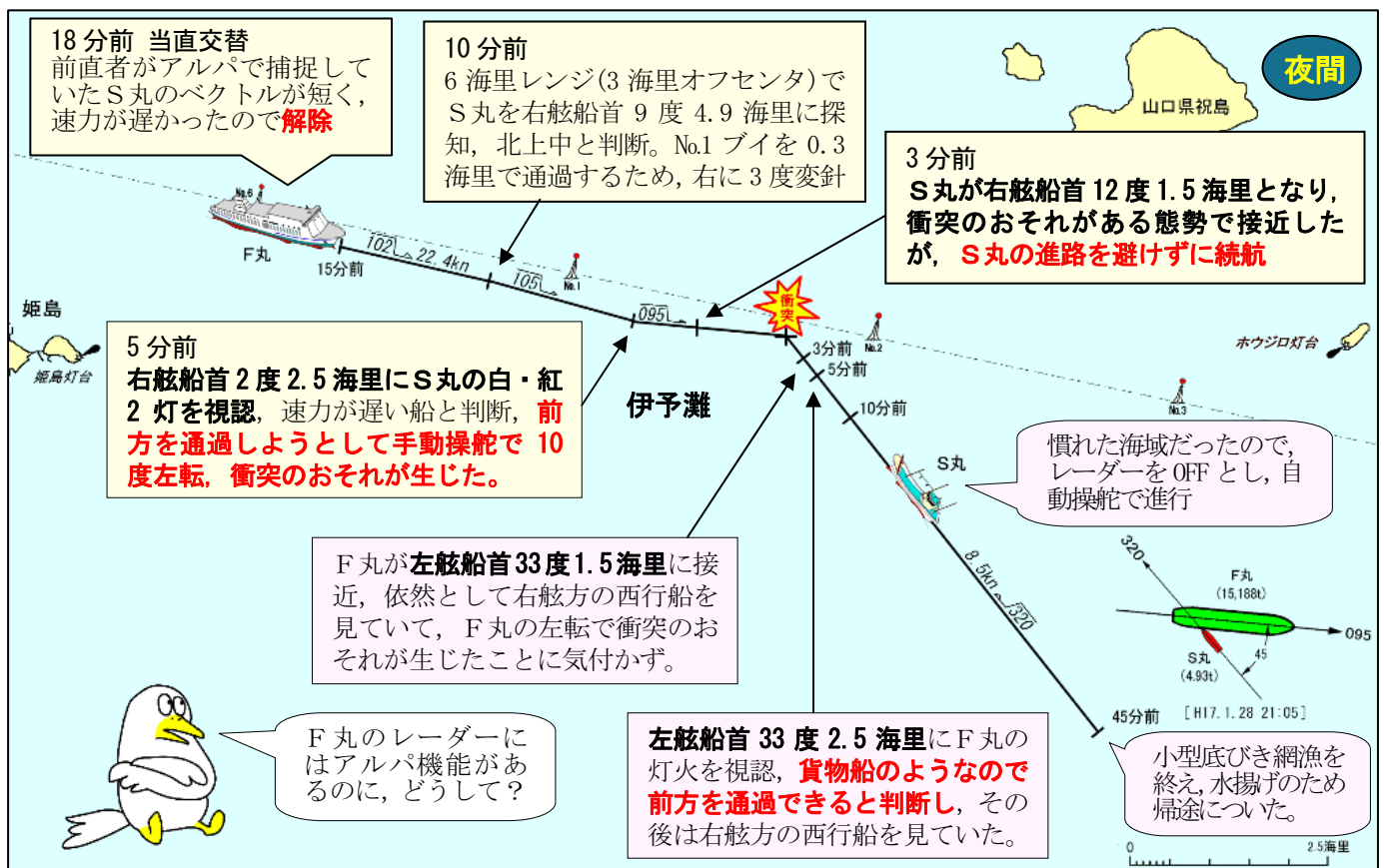
**S丸**：漁船 4.93トン 登録長11.94m 1人乗組み 漁場（伊予灘）→山口県向島（郷ヶ崎）漁港  
**船長**：54歳 小型船舶操縦士免許 海上経験39年

発生日時場所：平成17年1月28日21時05分 姫島灯台から088度8.8海里の伊予灘

気象海象：晴 無風 上げ潮の末期

**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/hiroshima/hs1803/17hs086yaku.htm> (本海難の裁決書)

**F丸**は、ほぼ正船首2.5海里に**S丸**の白・紅2灯を視認し、**S丸**の速力が遅いので左転すれば同船の前方を通過できると判断、針路を10度左に転じ、甲板手を手動操舵に就けて22.4ノットで東行中、一方、**S丸**は、左舷船首33度2.5海里に**F丸**の白・白・緑3灯を視認し、貨物船のようなのでこのままでも**F丸**の前方を通過できると判断、操舵室後方右舷側に立って自動操舵で北西進中、衝突した。



**F丸**

速力の遅い船なので大丈夫だろう？

レーダーを時々見てはいたけど、アルパで捕捉せず、**相手船は速力が遅い船なので、左転すれば前方を通過できると判断し、その後は動静監視を十分に行わなかった。**

**両船の見張り判断は？**

**S丸**

貨物船のようだし、この距離なら、あの船の前方を通過できるだろう？

実は、速力の速いフェリー！

**相手船は東行する貨物船でそれほど速くないので前方を通過できると判断し、その後は右舷方の西行船に気をとられ、動静監視を十分に行わなかった。**

アルパ付きレーダー

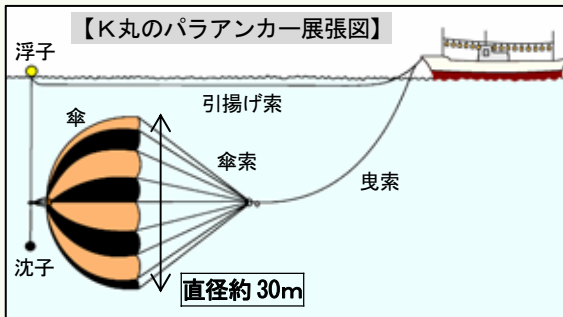
## シーアンカー投入作業中、強風に煽られて広がった傘に跳ね飛ばされて海中転落

**K丸**: 漁船 136トン 全長 29.41m 7人乗組み 福岡県博多港→北海道積丹半島北西方沖合 (操業中)  
**船長**: 59歳 五級海技士 (航海) 免許 海上経験 33年  
 発生日時場所: 平成 16年 10月 15日 13時 45分 北海道積丹半島北西方沖合  
 気象海象: 晴 西北西風 風力 7 波高約 4m 海上強風警報発表中

**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hakodate/hd1711/17hd034yaku.htm> (本海難の裁決書)

いか一本釣り操業に従事していたK丸は、夜間、荒天下において、パラシュート型シーアンカー(以下「パラアンカー」という)の投入作業を始めた。船長は、船首作業にあたる甲板員にライフジャケットの着用を指示せず、未着用で作業に従事していた4人の甲板員のうち船首端にいた1人が、強風に煽られて広がったパラアンカーの傘に跳ね飛ばされて海中に転落し、行方不明となった。

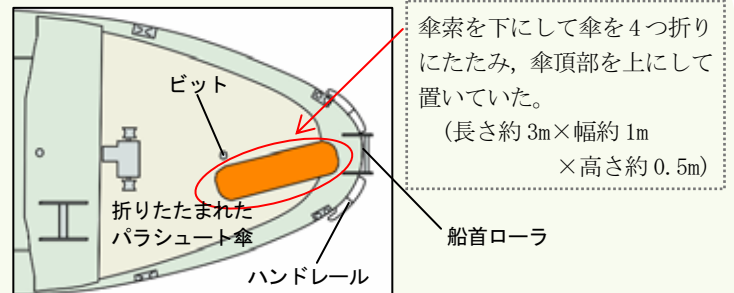
### ★ K丸のパラシュート型シーアンカーについて



パラアンカーの投入方法…

浮子を船首ブルワークから舷外に吊り下げ、船首を風に立てた後、機関を微速力後進にかけ、浮子・沈子を順次投入して、傘を船首ローラから徐々に送出させ、引揚げ索とともに曳索を延出する。

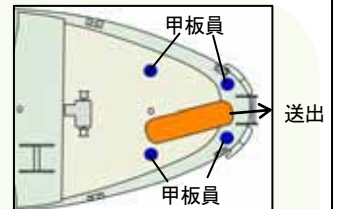
【船首楼甲板の状況】



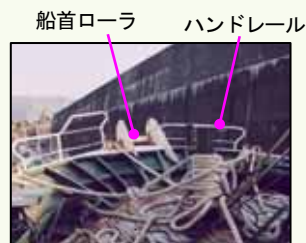
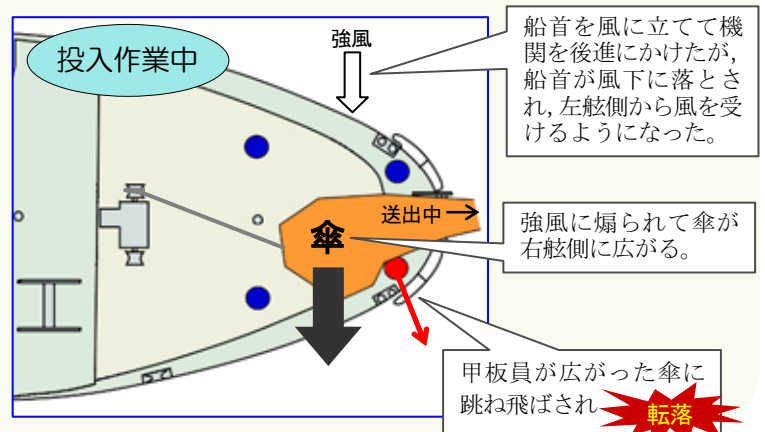
### ★ 事故発生に至る経緯

- ① 10分前 船長が操舵室で操船・作業指揮  
 魚影を探知し、甲板員にパラアンカーの投入作業開始を指示  
 荒天時の船首作業が危険であることは知りつつも、慣れていたことから  
 ★作業の邪魔になるということで、ライフジャケットの着用を指示せず  
 ★浮子・沈子を投入後、送出する傘から離れた安全な位置に移動するよう指示せず

【当時の甲板員の位置】



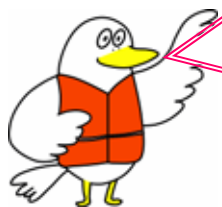
- ② 約30秒前 船首を風に立てた後、機関を微速力後進にかけ、浮子・沈子を投入(※)  
 続いて傘が3分の2ばかり送出したとき、左舷側からの強風に煽られて傘が右舷側に広がり、傘の右舷側にいた甲板員が海中に転落



※ 浮子を投入した後、片手でハンドレールをつかんだ船首端の甲板員2人がもう片方の手で沈子を持ち上げて投入

### 甲板作業中はライフジャケットの着用を徹底しよう！

シーアンカーの投入作業や投網作業など、舷外にシーアンカーや漁具・漁網を送出する作業時に、これに巻き込まれたり、跳ね飛ばされたり、船体の動揺などによって海中に転落するケースが後を絶ちません。甲板作業では、ライフジャケットと保護具の着用があなたの命綱になります。また、「浮子・沈子の投入後は安全な位置に移動する」といった安全のための基本動作を徹底することが必要です。「慣れている作業だから」が危険への第一歩

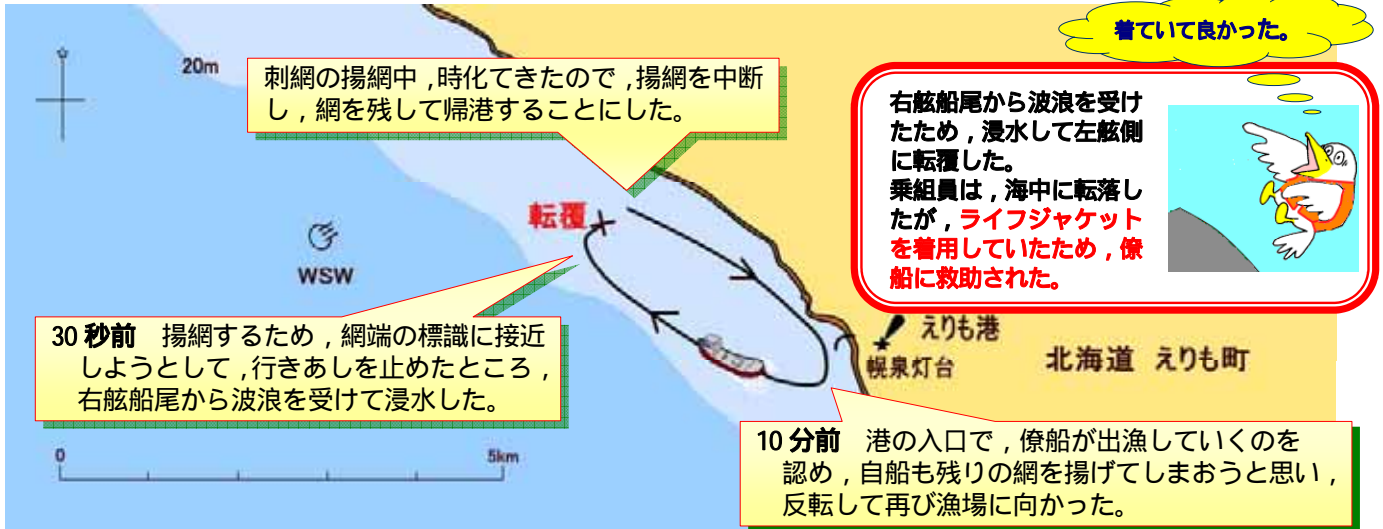


## 時化の中で揚網作業中、船尾から波浪が打ち込んで浸水・転覆

**T丸**：2.6トン 2人乗組み 登録長9.28m 刺網揚網中  
 発生日時・場所：平成15年11月25日08時00分 北海道えりも港北西方沖合  
 気象等：雨 風力5 西南西風 下げ潮中央期 波高2m

### 海難の概要

**T丸**は、えりも港北西方沖合において刺網の揚網中、西南西の風が強まり時化してきたので、揚網を中断してえりも港へ帰港することにした。港の入口付近で僚船が出漁していくのを認めたので、自船も残りの網を揚げてしまおうと思い、反転して再び漁場に向かった。漁網の標識に近づき網を揚収しようとして停止したところ、右舷船尾から波浪を受けて浸水・転覆した。乗組員は海中に投げ出されたが、**ライフジャケット**を着用していたため、僚船に救助された。



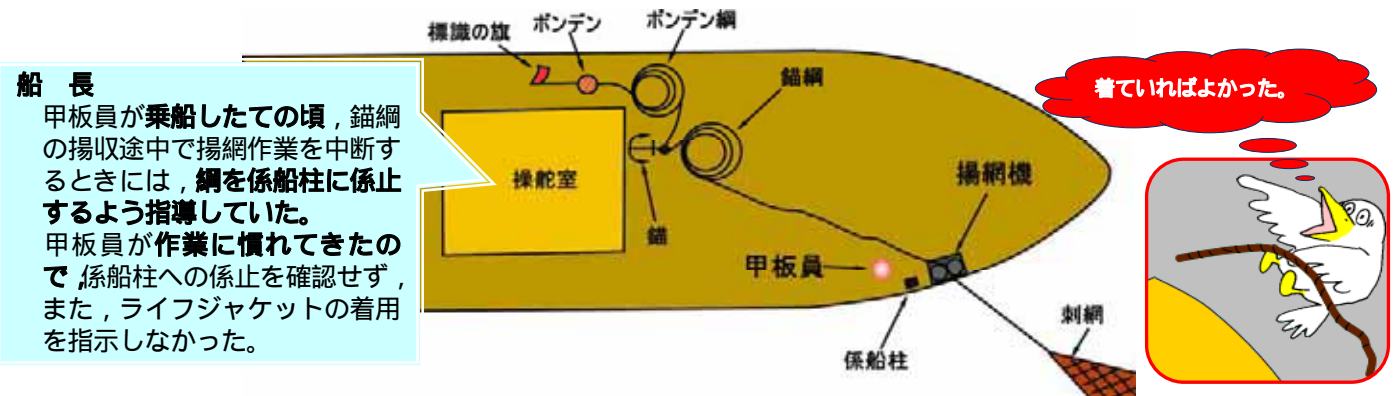
**時化きたら、一声かけて早めの帰港を！**  
 冬の北海道では、一分一秒が命取りとなります。ライフジャケットの着用が全てです。時化きたら、お互いに声をかけ合って無理な操業をしないようにしましょう！

## 揚網作業中、走出した網に足をとられ、乗組員が海中に転落

**F丸**：5.71トン 2人乗組み 登録長11.50m 刺網揚網中  
 発生日時・場所：平成14年10月16日15時30分 福島県小高町東方沖合  
 気象等：晴 風力1 北西風 下げ潮中央期

### 海難の概要

**F丸**は、福島県小高町東方沖合において刺網の揚網中、漁網がプロペラに絡まったため、揚網作業を中断して、絡網の除去作業を行っていたところ、揚網機に挟まれていた錨網が外れて船外に走出し、揚網機のそばで待機していた甲板員が、走出した網に足をとられて海中に転落した。**ライフジャケット**を着用していなかった甲板員は溺死した。



**基本動作の徹底と安全確認を！**  
 甲板作業の基本動作・・・漁具や索類を踏まない、またがない、コイルに足を入れない、作業中断時は索類に係止して走出を防止する。慣れた作業でも、一声かけて安全確認を！

**ライフジャケットは必ず着用を！**  
 狭く漁具が置かれた甲板上には、索類の走出や船体の動揺などによる海中転落の危険が潜んでいます。操業時には必ず着用しよう。

揚網作業中、甲板員がローラーから外れた浮子網に跳ねられて海中に転落

**Y丸**：まき網漁船 135トン 21人乗組み 全長45.6m  
 発生日時・場所：平成15年9月30日04時20分 東シナ海  
 気象等：曇 北東風 風力5 うねり約3m

**海難の概要**

まき網を投網後、船首ローラーから浮子網を巻き込み作業中、うねりによる船体の上下動で船首が大きく下がったとき、船首ローラーの止め金具が掛けられていなかったため、同ローラーから浮子網が外れ、甲板員が跳ね飛ばされて海中に転落し、**ライフジャケットを着用していなかったため、行方不明となった。**

- ・部員の中では**最年長者**で甲板上での作業を指揮していた。
- ・**ライフジャケットを着用していなかった。**（安全帽、カッパ、長靴を着用）
- ・日頃から止め金具を掛けていなかった。
- ・うねりで船首が上下動していた。

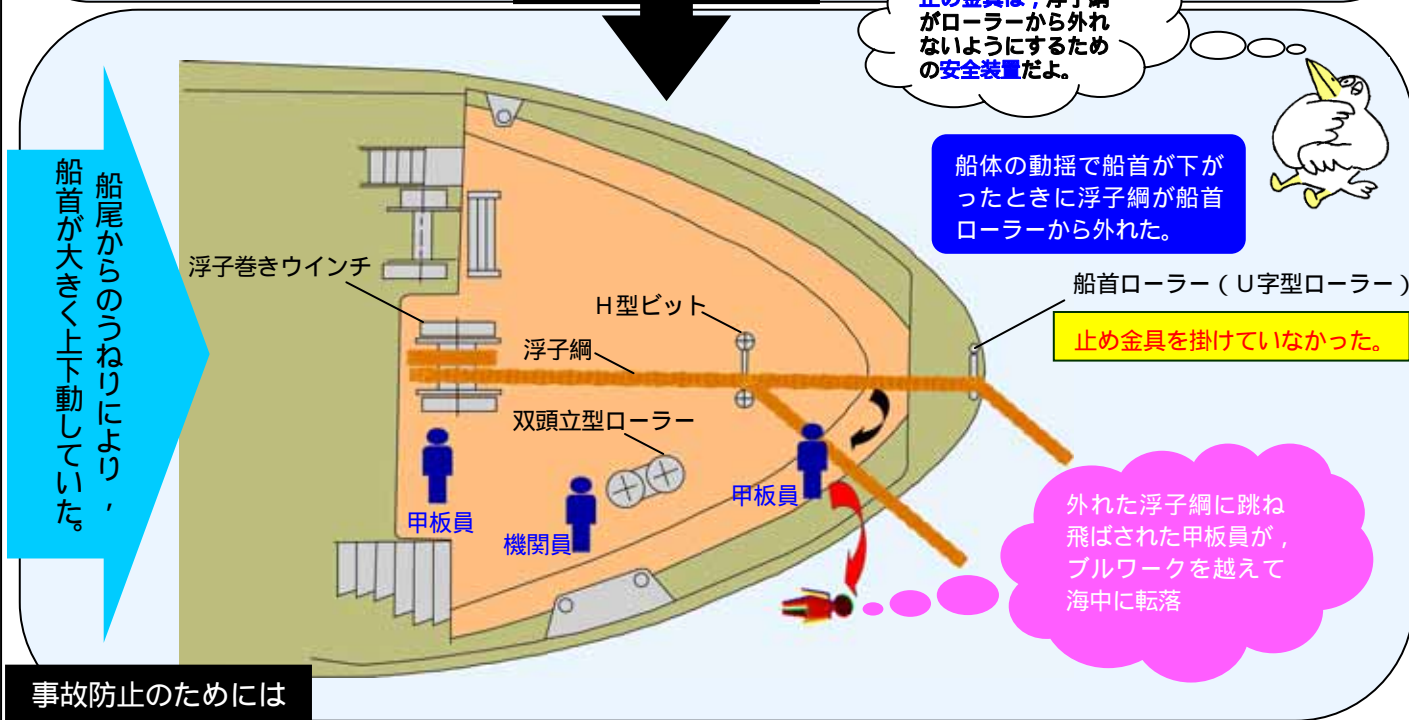
甲板員

船長 漁ろう長 船舶所有者

- ・船首ローラーの止め金具を**掛けるよう指示していなかった。**
- ・ライフジャケットの着用を**指示していなかった。**

このような状況で・・・

止め金具は、浮子網がローラーから外れないようにするための**安全装置**だよ。



事故防止のためには

**POINT**

**安全な作業手順の周知徹底** **と**

安全な作業手順を周知徹底し、一声かけて安全確認を

みんなで取り組み

**+**

**ライフジャケットの着用** **で**

簡易型もあるよ!

いつも着用

**=**

**毎日の操業の安全安心** **を!**

Safety 漁ろう

安全第一

家族の笑顔が一番!



## 2 そうびきトロール漁業に従事中的漁船の漁具に衝突

**K丸**：貨物船 498トン 4人乗組み 全長76.5m 小麦1,200トン積

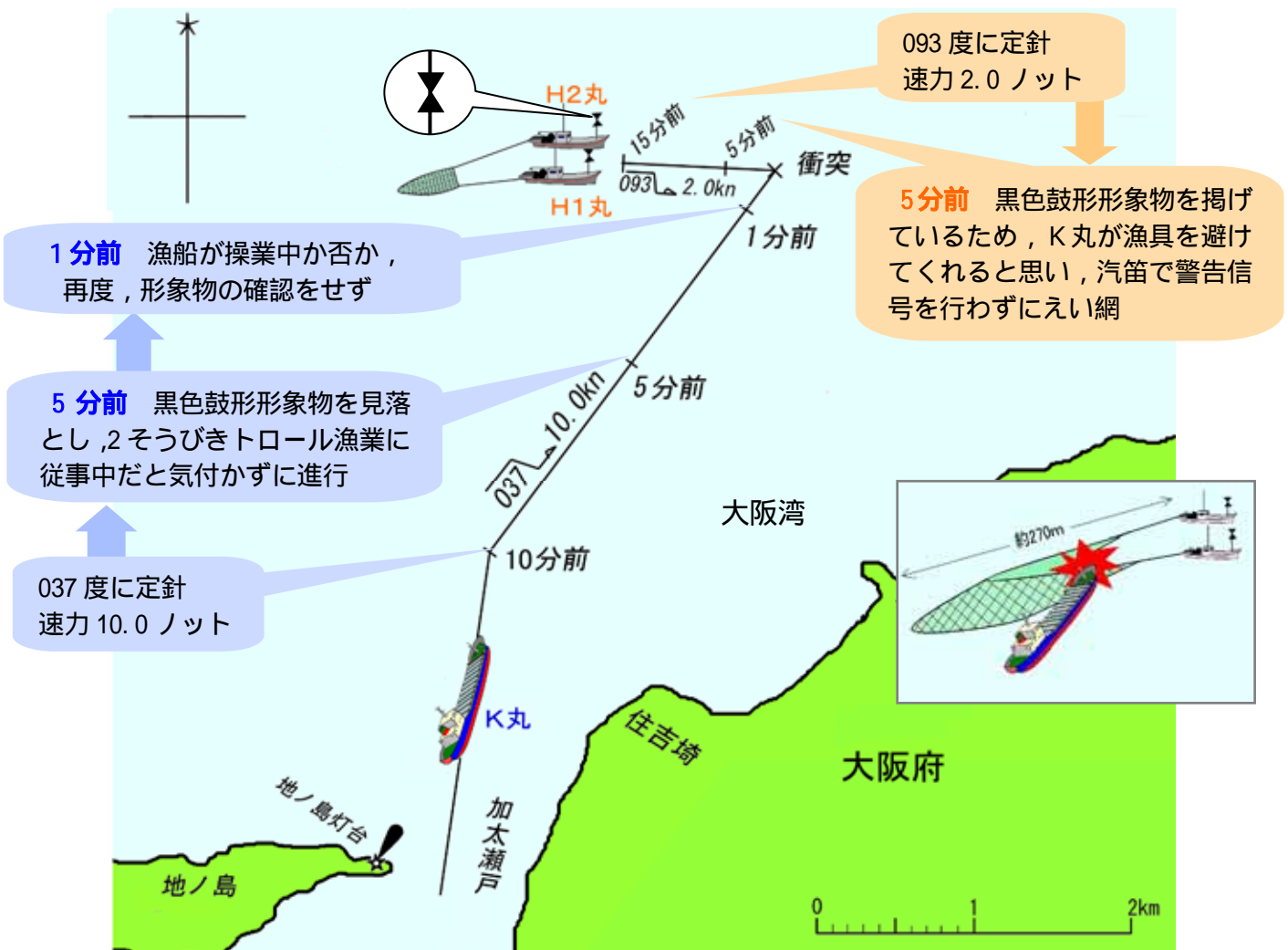
**H1丸, H2丸**：漁船 9.7トン 1人乗組み 登録長14.4m 2そうびきトロール漁業

発生日時・場所：平成15年10月7日10時30分 大阪湾

気象等：晴 北風 風力3 視界良好

### 海難の概要

大阪湾において、**K丸**は、**H1丸**及び**H2丸**を視認したが、一見しただけで両船がそれぞれ掲揚していた黒色鼓形の形象物を見落とししたため、2そうびきトロール漁業(底びき網漁業)に従事していることに気付かず、両船の船尾方を通過しようとして進行中、また、**H1丸**及び**H2丸**は、漁ろう中の形象物を掲げていたことから、**K丸**が自船を避けてくれると思い、汽笛で警告信号を行わずにえい網を続行中、**K丸**が漁具に衝突した。



### 速力の遅い漁船には要注意！

漁船の船尾から網をひいている可能性があります。形象物を見落とさないように十分な見張りを。漁船の船尾から十分に離れた安全なコースとしよう。

### 漁船も汽笛を備えて、警告信号で自己防衛を

漁船は、広い海の上では小さくしか見えません。「見ているはずだ」よりも「見えていないかも」が安全避ける様子がなかったら、**汽笛で短音を5回以上吹鳴して警告信号を行おう。**

### お互いに注意！

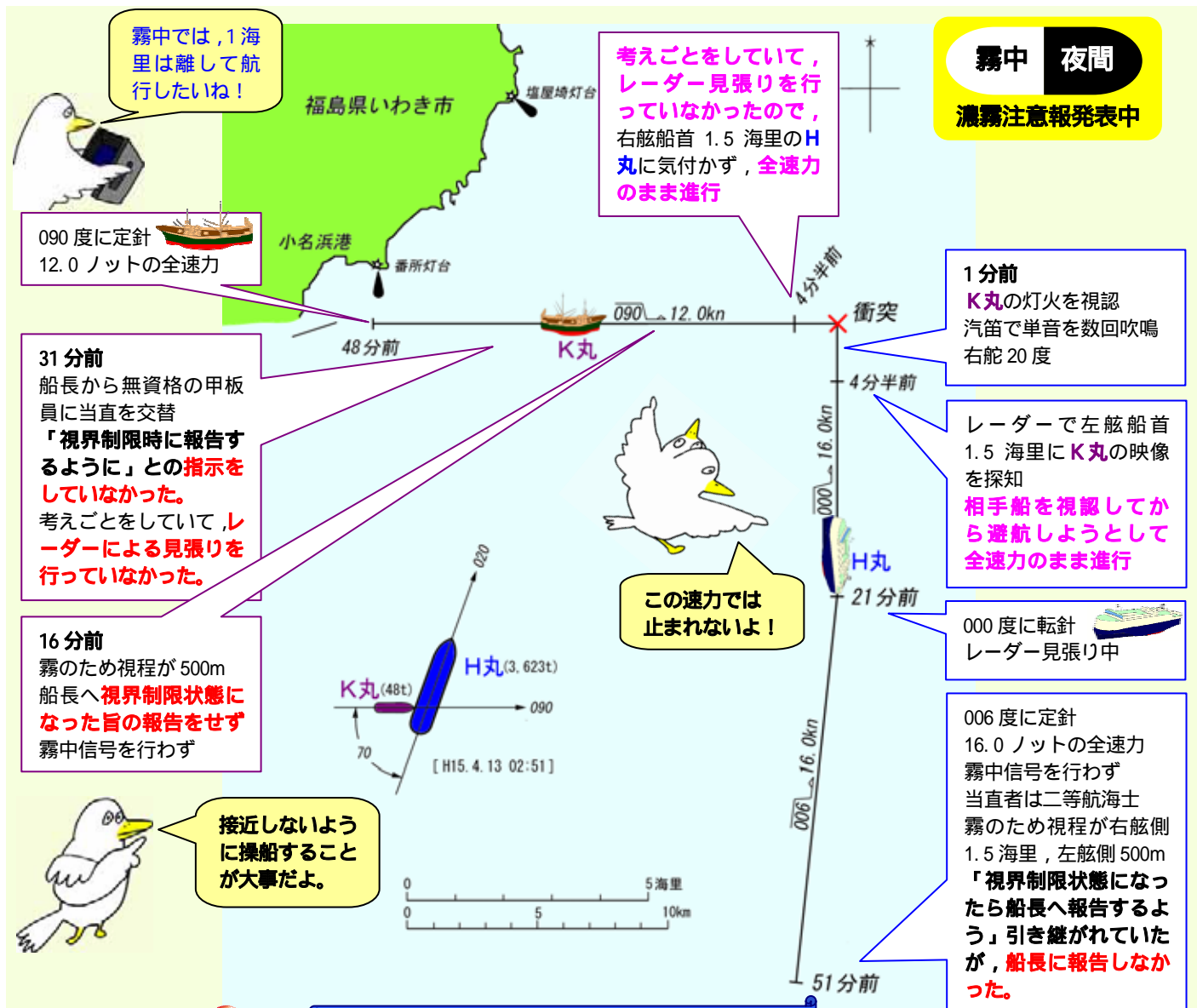


## 夜間、霧中の塩屋埼沖合で、沖合底びき網漁船が衝突

**H丸**：自動車運搬船 3,623トン 11人乗組み 全長114.8m 車両652台積載 京浜港 仙台塩釜港  
**K丸**：沖合底びき網漁船 48トン 5人乗組み 全長29.1m 小名浜港 漁場向け  
 発生日時・場所：平成15年4月13日02時51分 福島県塩屋埼南東方沖合  
 気象等：霧 北北東風 風力2 視程約500m

### 海難の概要

霧のため視界制限状態となった福島県塩屋埼南東方沖合において、**H丸**は、霧中信号を行わず、安全な速力としないで北上中、レーダーで相手船の映像を感知したものの、相手船を視認してから避航しようとして全速力のまま進行し、一方、**K丸**は、霧中信号を行わず、安全な速力としないで東航中、レーダー見張りを十分に行っていなかったため、右舷方から接近する**H丸**に気付かず、全速力のまま進行し、衝突した。



### 濃霧発生 そのときあなたは

霧中での運航基準はどうなっていますか  
 船長に報告していますか  
 船長が操船していますか  
 機関をいつでも使用できますか  
 霧中信号を行っていますか

安全な速力になっていますか  
 レーダー見張りを強化し、映像を継続監視していますか  
 早期に他船との接近を回避していますか (左転禁止)  
 回避動作をとった後も、その効果を確認していますか  
 接近が避けられなくなったとき、停止していますか

## 近年発生した主な漁船海難事例

発生年月	海難種類	概要	写真
20年*6月	転覆	【大吠崎東方約350km】 漁船A丸(135トン)はシーアンカーを打って漂泊中に転覆し、直後、沈没した。乗組員20名中、3名が救助されたが、4名が死亡、13名が行方不明となった。	
20年*4月	転覆	【青森県陸奥湾】 漁船A丸(5トン)は、ホタテ漁のため出港し、帰港予定時刻になっても帰港せず、行方不明となった。後日、船体が発見され引き上げられたが、乗組員8名中、7名が死亡、1名が行方不明となった。	 引揚げ中の写真
20年*2月	衝突	【千葉県野島埼南方約42km】 漁船A丸(7トン)は、延縄漁のため漁場向け航行中、神奈川県横須賀港に帰港中の海上自衛隊イージス艦と衝突し、船体が2つに分断された。衝突により乗組員2名が行方不明となった。	
19年*2月	衝突	【鹿児島県種子島沖130km】 漁船A丸(9トン)は、延縄を投網後漂泊中、大型船と衝突し転覆した。A丸乗組員等3名は、船体が沈没する直前に膨張式救命筏に退避し、74時間漂流後、捜索中の海上保安庁航空機により発見された。後に、フェリーB丸が衝突船舶であることが判明した。	
18年*10月	機関故障	【宮城県沖】 漁船A丸(198トン)は、サンマ漁を終え、水揚げのため漁港向け航行中であつたが、入港目前に機関故障のため航行不能となり危険な状況である旨、船主あての連絡を最後に、連絡が途絶えた。翌日座礁水船となって発見され、乗組員16名中9名が遺体で発見され、7名は行方不明となった。	
17年*9月	衝突	【北海道根室沖45km】 漁船A丸(19トン)は、サンマ棒受網漁を終え、帰港中、貨物船と衝突した。船内で生存していた1名は救出されたが、7名は遺体で発見された。船体付着ペイントを鑑定の結果、外国籍コンテナ船B号が衝突相手船であることが判明した。	