

九州近海に於ける漁船の海難について

日 高 昇

On the Sea Disaster of Fishing Boats on the Sea near Kyusyu

Noboru HITAKA

ま え が き

海難の種類は乗揚げ、衝突、機関損傷、遭難、火災、傷害その他多岐に亘り、その発生件数は、昭和25年～29年の5年間の海上保安庁の統計に依れば、15,574件即ち毎年約3,000件の多数にのぼっている。その中全損となる様な重大な海難は、漁船及び機帆船等の小型船のそれが高率を占めていることは注目すべきことである。本論は九州近海（門司地方海難審判庁の管轄区域）に於いて、昭和25年～29年の5年間に発生した総屯数5屯以上の漁船の海難を、海難審判庁裁決録より集計考察し、当地方の漁船の海難の実態を把握したいと考へる。

I 概 要

昭和25年～29年の5年間に九州近海で発生した漁船の海難中、海難審判に附されたものは、海難の種類*別に見て、乗揚げ104件（24%）、衝突129件（30%）、機関損傷140件（33%）、遭難23件（5%）、沈没13件（3%）、火災6件（1%）、転ぶく5件（1%）、傷害9件（2%）、行方不明4件（1%）合計433件**を数え、その中全損は24%を占め、且死者或は行方不明者269名の多くの犠牲者を出している。

尚この海難の船種別の件数は第1表の如く、機船底曳船が圧倒的多数を占め、運搬船揚繰巾着船が之に続いている。

上記の漁船海難発生の日週期及び年週期は、日本近海に於ける全船舶のそれと類似の型を示している。第1図は海難の種類別と発生の日別件数を図示したものである。図中遭難、沈没、火災、転ぶく、傷害、行方不明

第1表 業種別海難件数

業種別 海難種別	底(手)操機船	旋(揚)繰(巾)着船	運搬船	トロール船	鮪延繩船	鰹竿釣船	其 の 他	計
乗揚	47	21	24	1	6	2	3	104
衝突	47	31	30	2	3	4	12	129
機関損傷	95	7	14	2	8	11	3	140
遭難	11	1	3	0	3	1	4	23
其 の 他	21	5	5	3	0	0	3	37
計	221	65	76	8	20	18	25	433

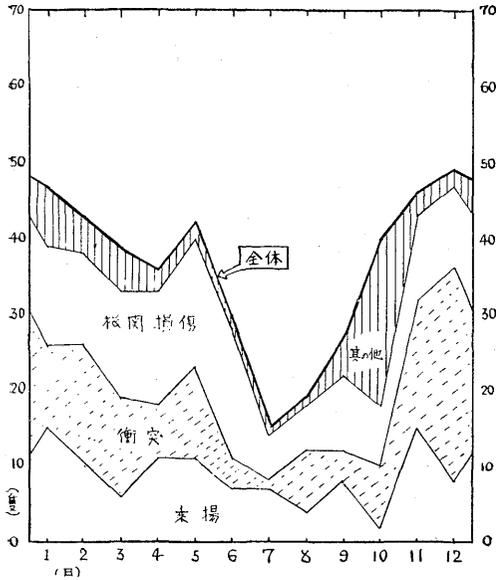
は其の他として一括図示した。これに依ると、当地の漁船の海難発生は、年の暮にかけて最も多く、7月に最低を示している。之は荒天その他気象海象及び漁期即ち船舶の交通量に大きく左右されているものと考へられる。第2図は海難の種類別と時刻別発生件数を図示したものである。これに依ると、当地の漁船の海難発生は、夜間に多く昼間に少く発生していることがわかる。4時頃に最高を示しているのは、漁獲

* 海難の種類は海難審判庁の解釈に従う。

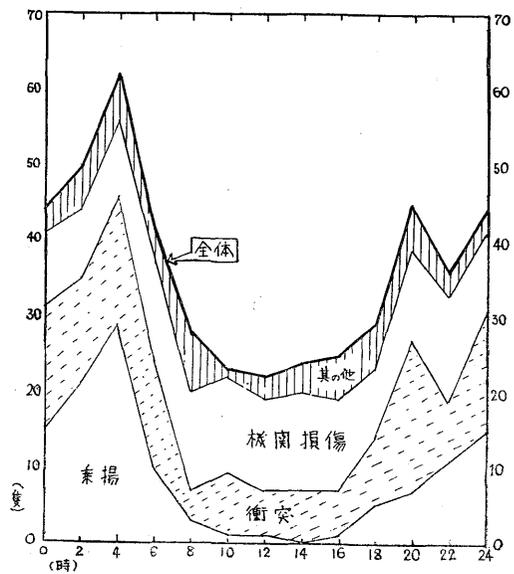
** 昭和25年～32年の海難審判庁裁決録より集計した。

物市場揚げの時間に制肘され無理運航による乗揚件数の増大が大きく左右していると考えられることは特色である。

第 1 図 月別海難発生頻度



第 2 図 時間別海難発生頻度



Ⅱ 乗揚

乗揚 104件の漁船中全損は45%の高率を示し、之に供う死者或は行方不明者82名の多きに達し、比較的小型である漁船の乗揚に於ける物的人的被害は極めて大きい。尚乗揚事故の中往航19%、操業中3%、其の他(回航碇泊中等)24%に対して、操業を終り帰港中に乗揚げた漁船が54%の著しい高率を占めていることは注目し値する。特に機船底曳に於て高率を占め、それ等は長い労働の連続に依る疲労感と、慣れた母港に帰港する安ど感の交錯に遠因して、船位不確認のまま漫然進航する直接原因によるものが多い。僚船と行動を共にする手繰船の後続船に於て一層その傾向が著しい。

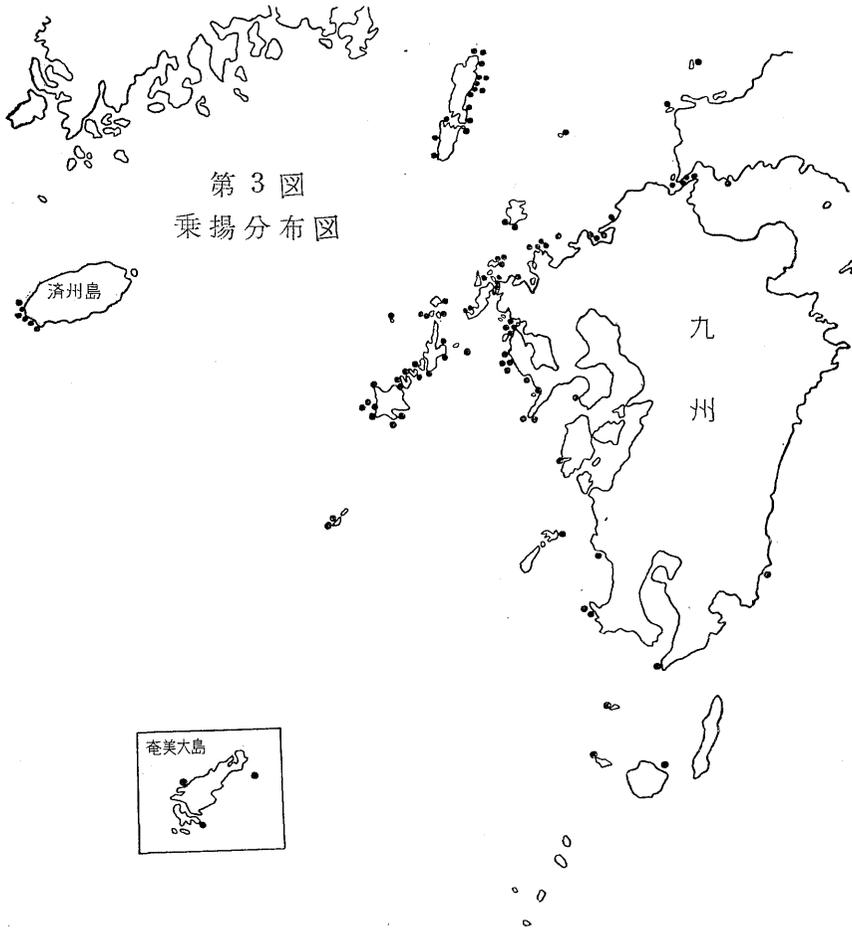
漁船の乗揚げ場所の分布を第3図に示した。九州近海で乗揚げの多い所は、済州島西岸、対馬東岸、平戸瀬戸、五島南西岸、壱岐水道、下関海峡等で、潮流の影響の激しい平戸瀬戸、下関海峡はまだしも、他の所では充分の注意と、測深の併用等の周到な航海技術を以てすれば、更にその難を避け得られる場所と考えられる。

乗揚げと気象とは重大な関係がある。本乗揚中63%は視界不良又は稍不良の時に起きている。一方53件は風力0~3の時に、42件は風力4~6の時に起きている、残りの8件が風力7以上の時に起きている、むしろ風力より展望の良否が大きく左右していることを示している。

裁決録に指摘された乗揚げの直接の原因中海象気象のかんりの原因が加わるにしろ、97%は乗組の運航上の過失によるものと判断されていて、その内容は次の通りである。

- 展望不良中船位不確認のまま漫然航進……………20%
- 見張不充分……………13%
- 水路調査怠……………12%
- 船位不確認……………11%
- 風潮圧に対する不注意……………11%
- 部下に放任又は監督不充分……………10%
- 漫然航進……………7%

僚船に漫然続航.....	6%
其の他運航上の過失.....	7%
不可抗力.....	2%
不明.....	1%



Ⅲ 衝突*

衝突事件129件の漁船中全損は18%、之に供う死者或は行方不明者は42名を出している。衝突事故中35%は操業中に発生し、往航19%、復航25%、其の他21%よりかなり高率を示している。之は揚線巾着船及びその附属運搬船の漁場に密集する必然的現象に起因し、且それ等が規定灯火の不備不掲或は誤認等に原因するものが多い。尚怪船出没海域のため無灯操業中の衝突4隻及び密漁中巡視船に追われて不法運航に起因する6隻も之に含まれている。

本衝突事故中83%は天候晴又は曇りの時に起り、103件は風力0～3の時に、17件は風力4～6の時に起きている。これにより漁船の大部分の衝突は、天気が良く風も弱い時に起きていることになり、気象には余り関係のない事を示している。

本衝突事件中船員の過失の認められないものは28件で、他の衝突発生原因は單純に乗組の運航上の過失

* 衝突は各船に分離して考察する。

或は衝突予防法違反に起因するものが多い。裁決録に指摘された衝突発生原因を類別すると次の通りである。

見張不十分	24%
運航技術的欠陥	16%
部下に放任又は監督不十分	8%
不当運航	6%
風潮圧に対する不注意	6%
船橋機関室の連絡不十分	1%
海上衝突予防法違反	
(第1条～第11条) 船灯規定	10%
(第15, 16条) 霧中信号速力	12%
(第19条) 横切り船航法	5%
(第21条) 針路速力保持	4%
(第22条) 船首方向への避航禁止	1%
港則法違反	
(第14条) 航路内の航法	2%
(施行規則44条) 早瀬瀬戸航法	2%
船員法, その他法規違反	2%
不可抗力	1%

Ⅲ 機 関 損 傷

当海域の漁船の機関損傷は140件の多数にのぼっている。その中機船底艫が圧倒的多数を占めている。機関損傷の中58%は操業中(主に東海漁場)に発生し、往航12%, 復航21%。其の他9%より著しい高率を示していて、その発生の時間別, 月別頻度は平均化されている。

裁決録の指摘する機関損傷の原因中16%は工作上又は材質の欠陥に因るもので、他は整備不十分又は取扱の技術的欠陥に因るもので、主軸受中心線の偏移による事故が最高の39%を占めている。各原因別は次の通りである。

整備不十分	56%
(主軸受中心線偏移が多い)	
取扱不注意	29%
(急回転, ボルトの締め過ぎ又は片締めによるものが多い)	
材質不良又は材質の疲労	10%
工作上の欠陥	6%

Ⅳ 其 の 他

当海域の漁船の遭難, 沈没, 行方不明, 転ぶくは45件で、他に比し件数こそ少いが、物的損害は甚大で、且それに供う死者或は行方不明者の人的損害も137名の多数で最も悲惨な海難である。之等の中28件は風力7以上の時に起きていて、荒天などの気象と密接な関係を有し、月別件数も秋から冬に急に増大している。従つて之等の海難の起る原因中44%は人力の及ばない荒天, 不可抗力に起因するものと判断されていて、裁決録に指摘された之等海難の原因は次の通りである。

整備不良又は不注意運航	20%
材質の自然衰弱	9%
設計上の欠陥	4%
荒天準備不良	13%

荒天	6%
不可抗力	38%
不明	10%

船体機関に損傷なく、人だけが死亡或は負傷する傷害事件は9件で、大部分は底曳機船の操業中に起きていて、本人の過失に起因すると判断されているものが78%を占め、ロープ又はワイヤのコイルに足をとられての事故が多い。

火災6件は、総て一部焼損で、碇泊中に多く発生し、その原因はすべてが本人或は部下の過失によると判断されている。

む す び

以上漁船の海難の実態を特に主眼点を定めずに考察したが、当地方の業態より底曳機船が圧倒的多数を占め、就中乗揚事故に甚大な被害を受けている。尚海難種別に、往航、復航、操業中別に見た件数は、各特徴をあらわしているが、乗揚事件が復航特に午前4時頃にて高率を示していることは特色であり、その原因に就いては、更に研究を進める予定である。

文 献

- 斎藤 浄元 : 海難論
 浅井 栄資 : 海難防止と救助