

漁船の乗揚について

日 高 昇

On the Accidents of Fishing Boats owing to Aground

Noboru HITAKA

In this report, I investigated the causes and the condition of weather or sea about the accidents of fishing boats owing to aground.

For the materials of my investigation, I quoted the decisions of the Marine Accidents Inquiry Agency during from 1950 to 1958.

The most frequent agrounds were owing not to making sure the ship's position, especially on the return voyage and in bad visibility.

ま え が き

漁船の海難審判に付された件数中、乗揚事件は衝突と共に最も多く、総漁船海難件数の約3割を占めている。筆者は昭和25年初めから31年末までの7年間に発生した総屯数5屯以上の漁船の乗揚を日本各地区にわたり海難審判庁裁決録より集計考察した。乗揚漁船の船体の損失は総数の約5割^{**}は全損で、これに因る乗組員の死亡又は行方不明者総数は384名負傷者7名の多数にのぼり、物的人的損害は甚大である。本論はこの漁船の乗揚について種々の立場から分析統計し考察を加え、漁船の乗揚のありのままの姿を把握し、以て海難防止の一助に供したい。

1 業種別について

第1表 業種別乗揚件数

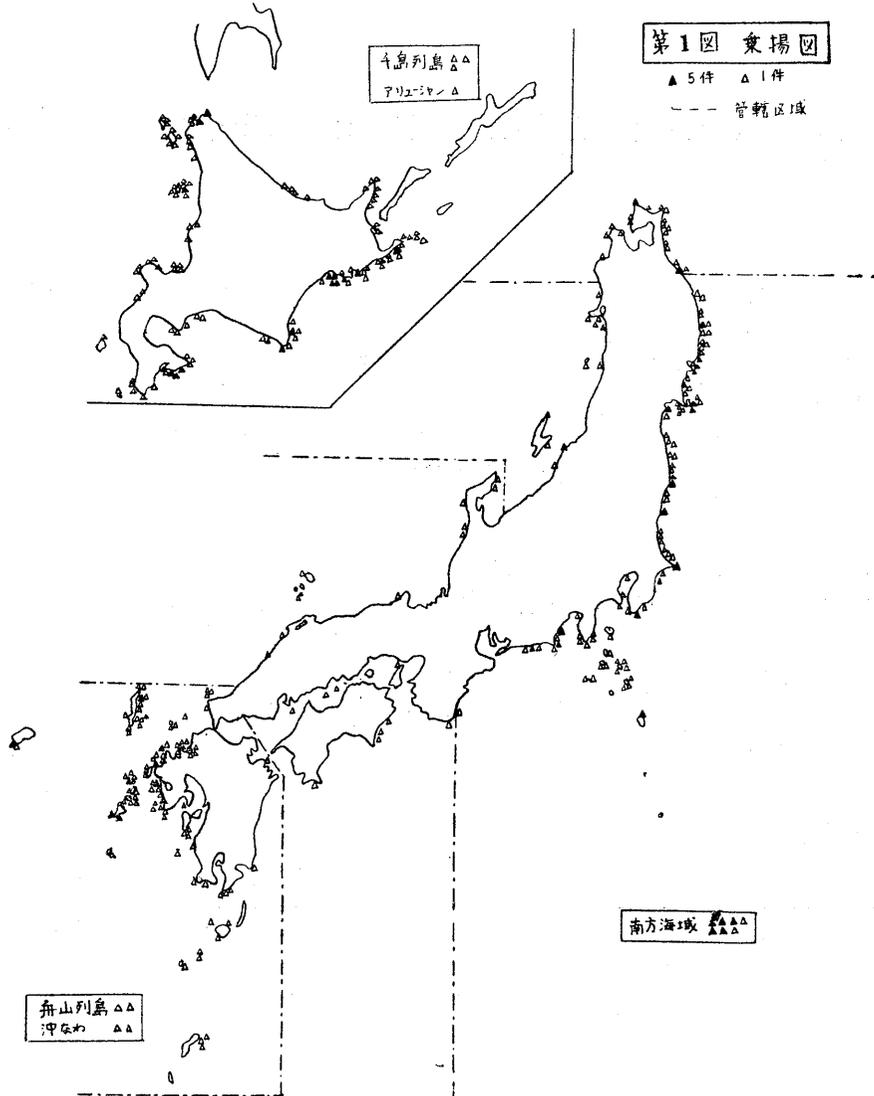
地区別	業種別	底曳船	旋網船	流網船	刺網船	棒受網船	延縄船	竿釣船	いか釣船	捕鯨船	運搬船	その他	計
函 館		61	4	30	7	20	15	2	26	2	37	16	220
横 浜		33	2	4	1	28	54	27	6	2	12	16	185
神 戸		7	2	0	1	2	6	0	0	0	5	2	25
門 司		58	25	0	0	0	9	9	0	0	29	1	131
合 計		159	33	34	9	50	84	38	32	4	83	35	561

地方海難審判庁管轄区域毎の漁船の種別乗揚件数は第1表の如く、各地方の漁種の特徴を間接に示している。即ち北海道地区では、小型底曳船・鮭鱒流網船・いか釣船及び運搬船が、横浜管轄区では南方海域における鮭延縄船・底曳船・東北沿岸の棒受網船が多く、神戸管轄区の漁船は小型が多く本表に表示されるものは少ない。九州地区では以西底曳船が最も多く、旋網船及び運搬船がこれに続いている。乗揚漁船の平均屯

* 乗揚561件・衝突589件・遭難196件・沈没66件・転ぶく26件・行方不明16件・機関損傷390件・火災61件・傷害110件・総計2015件

** 乗揚総数561件中、全損は288件・分損は271件

数は、北海道地区40屯，横浜管轄区では最高の87屯，神戸管轄区36屯，九州地区54屯を示している。

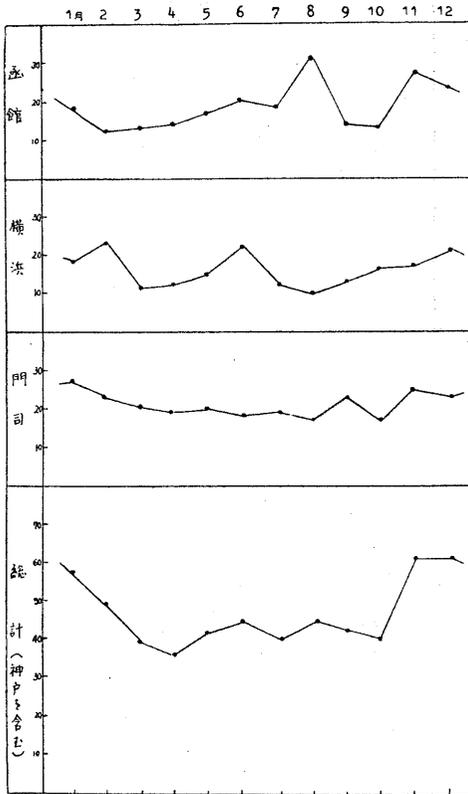


2 乗揚場所について

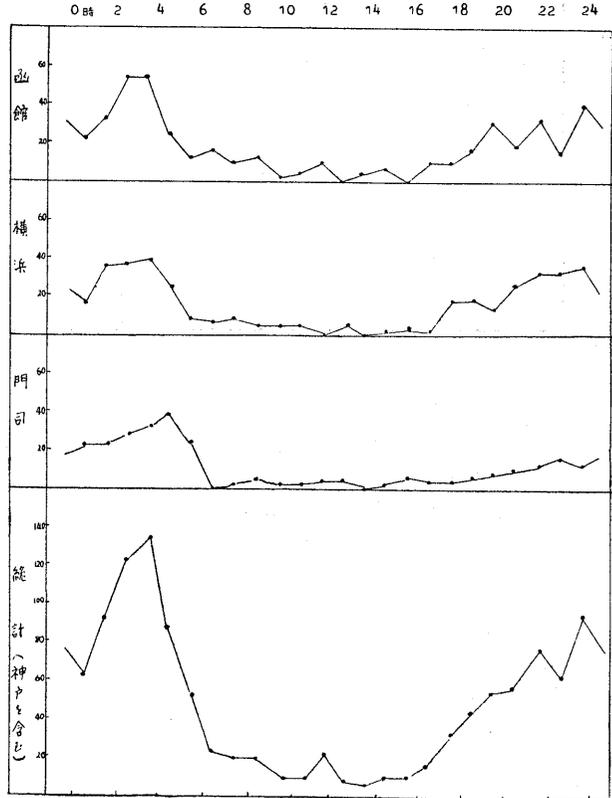
第1図に乗揚場所を図示した。乗揚件数5件以上の場所は，北海道沿岸の宗谷岬・稚内港野寒岬附近・姚尻島・根室半島南岸・落石湾・厚岸湾口・広尾港附近・襟裳岬・汐首岬・恵山岬，本州沿岸の大間崎弁天島・八戸港・久慈湾・金華山附近・塩釜港附近・新潟港・中之作泊地・那珂川河口・銚子港及びその附近・野島崎・八丈島・大井川河口附近，九州沿岸の下関海峡・平戸瀬戸・的山大島・五島北部及び西南部・長崎港附近・対州東北部・済州島南西岸で地形海象的に乗揚の起り易い遠因は多いが，更に充分な注意と周到な航海技術を以てすれば，難を防ぎ得る余地が多分に残されている所が多い。

3 乗揚時季について

第2図 月別発生件数



第3図 時間別発生件数



乗揚の月別発生数を第2図に示した。各地区の漁期に左右されること多く、各地区必ずしも同一の型を示していない。北海道地区では8月に最高を示しているが、その理由は不明である。総合的に見て冬期に多く春秋に少ないが、その差は顕著ではない。

乗揚の時刻別発生数を第3図に示した。各地区共昼間少なく、夜間多いのは共通しているが、総合的に見て午前3時頃に最高を示している。これは魚の市場揚げの時間に制肘されて直接間接の無理運航による基地附近の乗揚が、一般的原因に添加されるものと考えられる。

4 乗揚時の気象について

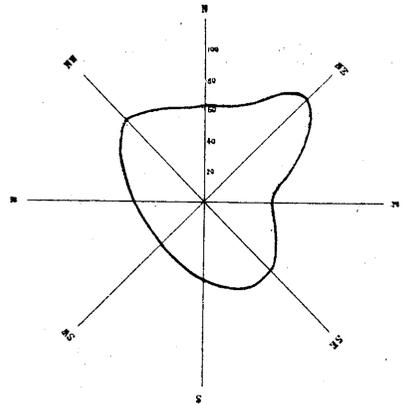
視界の良否は、船位の確認に大きな関係があり、殊に漁撈に主力を傾注し尽して、漁場への往復の航海中はむしろ休息時との錯覚におちいり易い漁船においては、視界不良時の船位確認の努力を怠りがちで、乗揚の64%は霧雪雨の視界不良時に起している。就中北海道附近では79%の多きに達している。入港時間の制肘により、復航にかなりの無理運航も余儀なくされることは頷けるし、慣れた母港に入る心の緩みも想像されるが、一層船の保安に心掛け、適切な航法に積極的努力を惜しまないならば、乗揚事故は大巾に防ぎ得るものとする。

乗揚時の風向を第4図に、風力階級を第2表に示した。乗揚の70%は風力4以下の時に起っていて、乗揚には風の影響は少なく、前述の視界の良否に大きく左右されている。

第2表 乗揚時の風力

風力階級 地区別	風力階級										計
	0	1	2	3	4	5	6	7 8	9 10	不明	
函 館	24	36	31	27	25	20	12	26	9	10	220
横 浜	16	30	38	30	22	17	15	6	2	9	185
神 戸	1	2	4	3	4	6	3	0	2	0	25
門 司	14	14	27	16	18	22	11	4	3	2	131
合 計	55	82	100	76	69	65	41	36	16	21	561

第4図 乗揚時の風向



5 乗揚の原因について

乗揚の原因中、不可抗力原因不明を除き98%が船員の過失によると裁決は指摘している。過失の内容について調べると次の如し。

(1) 船位の不確認……………279件 (47%)

乗揚の原因中最高の率を示している。即ち展望不良中測深或は晴れ待ち等を行い十分に船位を確かめず、経験を過信の余り勘だけに頼り乗揚の場合が最も多い(277件)。折角装備されたレーダー・魚探等の計器の活用の不十分に因るものもかなりこれに含まれている。一般に漁船船員は海図を見る習慣が少なく、勘又は目見当に頼つて船位を正確に出すことを行わない場合が多く、展望良好な時でも、船位を臆断して航行することにより多くの乗揚事故を起している(65件)。以西底曳船等において主船に随行の時、全然自船の船位を確かめずにぼんやり随い、主船に相前後して乗揚げる事も多く、わずかな注意で防ぎ得る事故であろう。

(2) 部下に放任又は監督不十分……………81件 (14%)

一般に漁場への往復航路は習熟した航路が多く、操船に従事している部下も充分慣れているとの無意識の配慮の中に、適切な指示を与えずに操船を任せ、一方操船者も船長に当然報告すべきことも報告せず、独断で変針等を行い、或は当直の申継が不徹底のため相当数の乗揚事故を起している。又漁撈長と船長との職務の限界の不明確から、船長は単に免状のレッテルをはった一乗組に過ぎない慣習の漁船が見うけられることは、速かに改めねばならない事であろう。

(3) 風潮流に対する不注意……………46件 (8%)

長い操業より復航の際、発航地の船位が極めて不確かな場合、特に風や海流潮流の影響を十分考慮に入れ沿岸に近すぎ、できるだけ正確に船位の確認をすべきだが、これを怠り、或は時間的余裕もあり、より安全な航路選定の余地が残されているのに、成功の満足感と、他の同乗者の批判を慮り、敢て流れの速い危険海面を無理に通過しようとして乗揚を起していると考えられる事故が多い。一般に漁船乗組は、派手な運航を成し遂げる操船者を高く評価するきらいがあるが、より安全な運航法を選ぶ慎重な運航者が、真の秀れた操船者であることに思いを至すべきであろう。

(4) 水路調査の怠り又は不十分……………38件 (7%)

漁船に備えつけの海図は少なく、小尺度の海図を一枚まるめて船橋の天井に挿入してあるのを見受けることが多い。一般に漁船員は海図を活用する習慣が少なく、不慣れな所でも海図等で十分検討せずに寧ろ経験者の言や、他船の航路等を重視することが多く、或は備えつけの大尺度の海図がないため思わぬ乗揚を起している。船位確認にも絶対必要なこと故、十分な海図を常時備え付け、常に水路図誌に親しむ習慣をつけることが肝要である。

(5) 停泊に関するもの……………34件 (6%)

碇泊地の選定が不良或は天候悪化の際転錨の機を失したために乗揚げたと指摘されているもの（13件），守錨又は繫留法の不良のため（11件），碇泊中全員不在のため，天候悪化の際適当な処置ができず（8件）乗揚げている。漁場での疲労のため，入港すると身心共に緊張の緩むのは当然だが，明確に碇泊直を定め，且当直者は十分その任務を果すことが必要であろう。

(6) 無理入港……………28件（5%）

魚の市場揚げの時機は魚価に響き，ひいては乗組の収入に直接影響すること故，無理を承知で入港するのは止むを得ないが，自とそこには限度のあることを心掛けるべきである。干潮の際自船の吃水を深く考えずに入港を急ぎ（6件），夜間目標をつかみ得ないのに勘を頼りに入港を強行し（8件），或は河口にある港^{***}に入る時磯波に觸されて乗揚げ（7件）事故等が多い。

(7) 見張不良……………25件（4%）

十分な見張が行われて始めて次の防止の手段に移行されることは明白である。然るに漁船の航海当直者は少なく，操舵員が見張を兼ねるのが大部分で，尚当直者が海図等で水路に対する十分な予備知識を持たずに慢然操舵見張に従事し，特に展望不良時においても見張員を増置するのを躊躇しがちで，これがひいては乗揚の原因となっていることが多い。

(8) 目標の誤認……………19件（3%）

航路標識の灯質を十分検討せずに他の灯台と間違えたための乗揚（12件），又は折角物標をとらえながら他の物標と誤って判断しての乗揚（3件）等である。水路図誌の活用，航路標識の灯質の慎重な判断が必要である。

その他件数は少ないが，次のような原因によっている。

(9) 推進器・舵機等の整備不良によるもの……………14件（2%）

(10) 羅針儀の自差不明又は間違いによるもの……………9件（1%）

(11) 針路の誤り……………7件（1%）

(12) 不可抗力……………6件（1%）

(13) 原因不明……………7件（1%）

む す び

漁船々員は漁獲をあげることに全力を注ぐのは当然のことだが，操業に専心の余り，漁場への往復の航海を稍もすると軽視しがちで，操業中の労働時間の延長は復航においては相当の疲労が想像され，復航時の乗揚件数は往航時の件数の約3倍の多きに達していることは漁船乗揚の特徴である。勿論入港時間の制肘が一層その傾向に拍車をかけていることは想像される。

乗揚の原因中船位不確認が最高の率を示している。漁船々員は，海図を見る習慣が少なく勘に頼りがちで，運航に慎重さが欠けていることが多い。又漁船では，漁撈長と船長と各部門の指揮者を共に配乗させることが多く，その職務の内容にかなりの混同が認められ，運航責任者の確立について深い考慮が払われるべきである。又船長の命令の不徹底，当直者の引継不良等，双方の当直規律の弛緩がひいては乗揚の大きな原因になっていることは，漁船を含めて小型船の特徴であろう。

文 献

- 1) 浅井 栄資：日本航海学会誌16，7～13（1957）
- 2) 齋藤 浄元：海難論
- 3) 長屋 千棟：海難
- 4) 日高 昇：長大水産学部研究報告7，41～45（1958）
- 5) 水産庁：漁船統計表