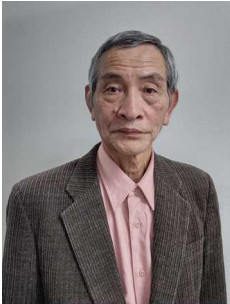


一般社団法人「全日本釣り団体協議会」では、各都道府県水産課等との共催により、遊漁船業者及び遊漁船業務主任者を対象とした安全等に関する講習会を開催しています。

その講習会の講師である黒川暁博氏に寄稿をいただきました。



私は、海上保安庁の元職員で、巡視船の船長や本庁・本部・保安部の陸上勤務を経験し、退職後はプレジャーボート等小型船の安全を推進する公益社団法人「関東小型船安全協会」でボランティア活動をしています。その縁で「全日本釣り団体協議会」の講師を承り、遊漁船の講習会に参画しています。

黒川 暁博 氏 現役時代の東京湾での経験、遊漁船講習の内容等も参考に、遊漁船の衝突事故防止について、少し述べてみたいと思います。

1. 遊漁海域での小型船同士の衝突に注意

遊漁船が関係した事故の発生状況を見ると、遊漁船の事故で最も多いのが衝突事故で約6割を占め、その衝突相手船の約半数がプレジャーボート、約2割が漁船、約1割が遊漁船と、それらの船種で約8割を占めています。(P1 図1 及び P2 図2 参照)

これは何を示しているかということ、漁船、遊漁船やプレジャーボートが集まって、操業・遊漁中(移動中も含む)の海域で事故が起きているということになります。

遊漁中は、漂泊したり、時には錨泊したりすることもあり、接近してくる船がいても、「相手が避けるだろう」と安易に思ってしまい、見張りをおろそかにしたり、注意喚起もせず、何ら避航措置も採らずに衝突という場合が多いようです。

また、海上衝突予防法では、動力船は「漁ろうに従事している船舶」を避けることになっていますが、同法では「漁ろうに従事している船舶」とは、「船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶」であり、一本釣りは「漁ろうに従事する船舶」とは解釈されないことに注意する必要があります。漁船の一本釣りでも「漁ろうに従事する船舶」ではないのですから、遊漁船が釣りをしているから他の航行船舶が避航するだろうということにはなりません。

昭和50年代前半に横浜の巡視艇に乗船して、東京湾口の航路哨戒によく従事しました。海上交通安全法に基づき浦賀水道航路と中ノ瀬航路があり、その航路付近には巻き網や底引き網に従事する漁船とともに遊漁船も多数いて、事故防止指導には苦労しました。特に浦賀水道航路の西側線にある第三海堡(現在は撤去されている)付近には遊漁船が多数いて、航路航行義務のある一般船舶が汽笛を鳴らしながら航行していたのを思い出します。

2. 大型船と小型船の運動性能の違いに注意

東京湾等の内湾では、船舶の輻輳に加えて大型船の航行に注意する必要があります。特に VLCC (Very Large Crude Carrier)と呼ばれるような大型タンカーも航行します。長さ 300m超、喫水 20m もあるこれら船舶は、東京湾では、警戒船も付いて速度を落として航行しますが、避航しようとしてもエンジンを止めて後進をかけ、船体が止まるまでに数千m数十分もかかり、変針するにも何分もかかります。

また、小型船から見れば広い海域でも、喫水の深い船舶は、限られた航路筋しか走れない訳です。

更に、大型船に小型船が接近すると死角に入り、大型船からは見え難くなりますし、大型船の舷側では、接近した小型船が吸引されるといった作用もあります。

このような状況を念頭に置き、早めの避航を心掛け、できるかぎり大型船には近寄らないよう注意する必要があります。

以上、遊漁船の衝突事故を防ぐ観点から 2 点述べましたが、関係者のご努力により全国各地で遊漁船業者等講習会が開催され、受講者の皆さんが非常に熱心に聴講していただいていることは、大変ありがたいことと思っております。これらを通じて、遊漁船とともに海域の安全が更に推進されることを祈るものです。



遊漁船講習会開催時の様子

