

第1編 はじめに

近年、プレジャーボートを利用した水上レジャーは年々活発化してきており、これに伴い、プレジャーボートの保有隻数も年々増加し、平成12年度末現在の全国保有隻数は約47万隻（遊漁船及び瀬渡船を含む。）に達しており、特に、水上オートバイやバス釣りの小型ボートなどに人気が集まっている。

他方、プレジャーボートによる海難も、近年増加の傾向にあり、平成12年には1,233件（海上保安庁及び警察庁調べ）に達し、これに伴う死傷者も411人にのぼり、前年に比べ発生件数で262件、死傷者も122人増加といずれも大幅に増加してきている。

このような状況のなかで国土交通省では、平成13年8月プレジャーボート利用の適正化に向けた取り組みを検討するため、有識者による「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会」を設置し、同年12月に懇談会報告書を発表したところである。そのなかでは、将来にわたって水上レジャーの活性化を図っていくためには、海難・事故の防止を図ることが重要であり、そのために必要な施策として、小型船舶操縦士制度を見直して小型船舶操縦者が遵守すべき責務を明確化する等により、プレジャーボートの利用に係る安全確保対策をより一層充実させていくことが打ち出されている。

この懇談会報告書を踏まえ、酒酔操縦の禁止や危険な操縦の禁止などの小型船舶操縦者が遵守すべき事項を明確化すること等を内容とした船舶職員法の一部を改正する法律が第154回国会で成立し、平成14年6月7日に公布されたところである。

このため、海難審判庁では、今後のプレジャーボートに関する安全対策の検討にあたって必要なプレジャーボート海難固有の特徴や問題点を摘出するため、平成8年から同12年の5年間におけるプレジャーボート海難の裁決事例やその海難調査で得た情報を総合し、分析を行うこととした。

第1 分析対象事件

1 海難審判の対象となる海難

海難審判制度において海難調査を担当している理事官は、海難の発生を認知したときには、直ちに事実を調査し、証拠の集取を行うが、海難には軽微なものから重大なものまで多種多様で、軽微な事件の中には審判を行ってもそのすべてが将来の海難防止のための教訓・指針として有効に機能するとは限らず、かえって経済的負担と損失を招くに過ぎないものもある。

そこで理事官は、海難防止の観点から調査した結果、審判によってその実態を明らかにし、原因を究明する必要があると判断した事件について審判開始の申立を行うこととしている。

プレジャーボートによる海難については、その審判開始の申立は、死傷者を伴う事故、大型船等との衝突事故、他の施設等に損害を及ぼした事故、重大な刑事事件に関連した事故など、社会的影響の大きな事件を主に行っている。

平成12年において理事官が認知した全海難件数は6,442件で、審判開始の申立は796件となっているが、そのうちプレジャーボート関連事件の審判開始の申立は140件行っている。

2 審判及び裁決

理事官から審判開始の申立がなされると、地方海難審判庁は審判を行い、海難の原因を究明し、裁決が言い渡される。

3 分析対象事件

今回、分析の対象とした事件は、平成8年から同12年の5年間に地方海難審判庁において裁決したプレジャーボートが関連した海難で、裁決の確定した526件(564隻)である。

なお、分析対象の事件種類及び船舶用途別の内訳は次のとおりである。

表1 プレジャーボートの事件種類・船舶用途別の内訳

	件数	構成比	モーターボート	ヨット	水上オートバイ	手こぎボート	隻数
衝突	306	58.2%	296	12	14	20	342
衝突(単)	35	6.7%	34		1		35
乗揚	56	10.6%	45	11			56
沈没	8	1.5%	8				8
転覆	34	6.5%	33			1	34
遭難	8	1.5%	6		1	1	8
火災	5	1.0%	5				5
機関損傷	8	1.5%	8				8
施設損傷	21	4.0%	17	4			21
死傷等	28	5.3%	14	4	10	2	30
安全・運航阻害	17	3.2%	13	3	1		17
合計	526		479	34	27	24	564
構成比			84.9%	6.0%	4.8%	4.3%	

第2 分析項目

前述の「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会」においては、プレジャーボートの安全対策の柱の一つである小型船舶操縦士制度のあり方を検討するため、同懇談会の下に別途「小型船舶操縦士制度等小委員会」を設置して検討が進められた。同小委員会では、利用者ニーズに対応した資格区分の再編成などの制度の簡素合理化について検討するとともに、安全対策を充実する観点から操縦者の遵守すべき責務、船長免許制のあり方などについて検討され、平成13年12月にまとめられた報告書においては、法令により遵守・励行を明確化すべき安全責務として以下の事項を掲げている。

- 1 発航前点検等の実施
- 2 他人に危険等を及ぼす恐れのある操船の禁止
- 3 酒酔い等非正常状態での操船の禁止
- 4 適切な見張りの実施
- 5 救命胴衣等の着用
- 6 海難・事故時における対応

さらに、船長免許制については、船長指揮による運航を基本とすべきであるが、ふくそう水域での航行や水上オートバイについては有資格者による直接操縦とすることが適当であるとされている。

こうした内容については、平成14年6月7日に公布された船舶職員法の一部を改正する法律において、小型船舶操縦者に対する遵守事項として明確化されたところである。

このような動きを踏まえ、今回の分析においては、その対象を上記安全施策を実施に移していく上で有用と考えられるものにしぼり込むこととし、以下の6項目の海難発生要因等からみたプレジャーボート海難の特徴について分析を行った。

- 1 **モーターボートの航行中の見張り不十分による衝突事件（71件・81隻）**
- 2 **発航前の準備不足が海難発生にかかわった事件（66件・66隻）**
- 3 **飲酒が海難発生にかかわった事件（30件・30隻）**
- 4 **海技免状を受有しない者の操縦が海難発生にかかわった事件（13件・13隻）**
- 5 **プレジャーボートが遊泳者等を死傷させた事件（9件・9隻）**
- 6 **海中転落を伴った海難と救命胴衣の着用について（223件・228隻）**

なお、前記6項目の分析は、審判によって裁決がなされたものから行っているが、発生した海難のうち、船舶が行方不明となったり、船長等の関係人のすべてが死亡・行方不明

となったりするなど、物証、人証に乏しく明確な事実認定の要件を欠くなど海難原因の究明に適格性を欠くものについては、審判に至っていない場合がある。

したがって、上記6項目の海難発生要因等が原因となって発生した海難の中には、今回分析の対象となった海難以外にも甚大な損害や悲惨な被害を与えた海難が存在することに留意する必要がある。

