

第5 プレジャーボートが遊泳者等を死傷させた事件

1 海難発生の状況

航走中に遊泳者等と接触して死傷させた事件は、プレジャーボートによるものが多い

夏の季節は海洋性レクリエーションがますます盛んになり、海浜では海水浴やサーフィン、ボードセリング等でにぎわう一方、海水浴場やその付近海域で遊泳者等が水上オートバイやモーターボートと接触して死傷する事故が多く発生している。

調査対象船舶中、プレジャーボートが航走中に遊泳者等(自船の関係者を除く。)と接触して負傷させたものは9件である。

この9件を用途別にみると、モーターボート4件及び水上オートバイ5件となっており、平成8年から同12年までの間に言い渡された裁決の死傷等において、プレジャーボート以外で遊泳者等と接触して死傷させたものは、遊漁船1件(潜水者死亡)及び漁船2件(潜水者死亡及び同負傷)の計3件のみであり、プレジャーボートにおける発生の方が多い。

プレジャーボートとの接触に伴う死傷者の発生状況は、モーターボートが遊泳者等5人(重傷(重傷とは、30日以上の治療を要するもの。)3人、軽傷2人)及び水上オートバイが遊泳者等5人(すべて重傷)の合計10人が負傷している。

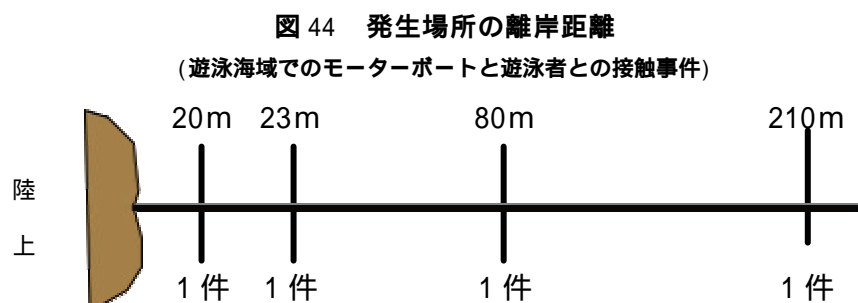
そこで、プレジャーボートが海水浴場やその付近海域を航走中に遊泳者等と接触した事故には、船長の運航マナーが問題となっており、裁決事例を分析し、その実態や問題点を浮き彫りにする必要がある。

2 発生場所

(1) モーターボート

海水浴客や潜水遊泳者が遊泳している海域でモーターボートが接触事件を発生させた場所は海水浴客が遊泳している海域

発生場所の離岸距離の状況は、遊泳者等との接触3件が、20m、23m及び80mとなっており、潜水遊泳者(シュノーケリング)との接触が210mとなっている。



遊泳者等との接触 4 件における発生場所の状況は次のとおりである。

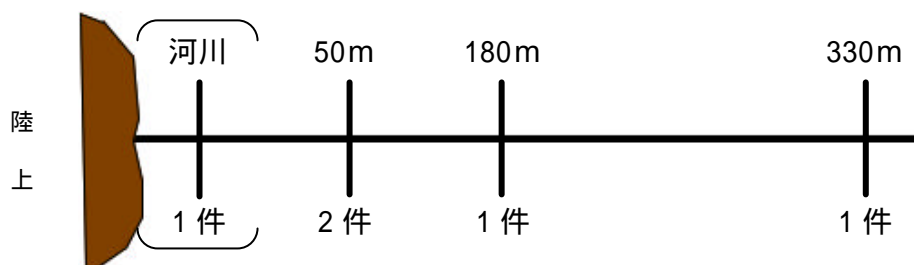
- ・付近でさざえ等を採る遊泳者がときどき目撃される海域(離岸距離 20m)
- ・特に定められた区域ではなかったが、遠浅の海岸は夏期には海水浴客に利用されていた(離岸距離 23m)
- ・監視所や休憩所等が設置されておらず県や市が管理するような海水浴場ではなかったが、海水浴シーズンには海水浴客などが訪れるところで、同日は日曜日であったこともあって平日よりも多い 40 人ばかりが海水浴を楽しんでいた。(離岸距離 80m)
- ・潜水遊泳者がいずれもシュノーケルなどを使用して潜水したり遊泳したりしている海域(離岸距離 210m)

(2) 水上オートバイ

海水浴場及び隣接した海域で水上オートバイが接触事件を発生させた場所は海水浴場及びその付近の海域

発生場所の離岸距離の状況は、遊泳者との接触 4 件が、50m2 件、180m1 件、330m1 件で、潮干狩者との接触 1 件が河川となっている。

図 45 発生場所の離岸距離
(遊泳海域での水上オートバイと遊泳者との接触事件)



遊泳者等との接触 4 件における発生場所の状況は次のとおりである。

- ・海水浴場内(離岸距離 50m)
- ・海水浴場の沖合いでビニール製膨張式浮輪を認め、浮き輪の浮遊場所からして、その周辺に遊泳者がいると考えられる海域(離岸距離 50m)
- ・20 人ないし 30 人の海水浴客がいた遊泳区域内(離岸距離 180m)、県条例によってモーターボート等を疾走させるなどして遊泳者等に危険を覚えさせる行為を禁止された区域で、市では事故防止のため夏期に同区域内での水上オートバイの使用を禁止し、その旨の立て看板を海水浴場に設置していた。
- ・遊泳者等が散在する海域(離岸距離 330m)

海水浴場等におけるプレジャーボートの航行について、県条例等で規制されている場合があり、規則に従うことは当然のことながら、規制された区域に隣接した海域であっても、遊泳者等が存在する可能性があり、航行については十分に注意する必要があることを示している。

県条例等で規制がされていない海域であっても、海水浴場及びその周辺の遊泳者等の集まる海域を航行する際には十分な注意が必要であり、特に水上オートバイについては、海岸から沖に向かう場合又は戻る場合に、これら遊泳者等の存在が予想される海域を通航することが多く、遊泳者と接触する危険があり、十分な注意が必要であることを示している。

3 事例分析

(1) 遊泳者の存在についての認識模様

(ア) モーターボート

モーターボートによる事件のすべてにおいて、船長は遊泳者等の存在を予想し得る状況にあった

遊泳者等の存在についての認識模様は以下のとおりであり、すべて遊泳者の存在を予想し得る状況にあった。

- ・海浜には40人ばかりが海水浴を楽しんでいるのを認めていた。モーターボート船長は、やや波があったため遊泳者に気付き難い状況にあった。
 - ・前方左舷の陸岸上で休憩するウエットスーツ着用者を含む数人の遊泳者を認めた。また、付近でさざえ等を採る遊泳者がときどき目撃されることを聞いていたことから、休憩中の遊泳者の仲間が付近海上にいることも予測できた。
 - ・付近に認めた潜水遊泳者がいずれもシュノーケルなどを使用して潜水したり遊泳したりしていることが分かり、一群から離れた自船の近くに潜水中の者があり得ることが考えられた。
 - ・8月最終日とあって、河口付近の砂浜北側には約30人同南側には約10人の海水浴客がいる状況で発進することとした。
- このような状況であり、裁決において遊泳者の存在を予想できたと指摘された。

(イ) 水上オートバイ

水上オートバイによる事件のすべてにおいて、船長は遊泳者等の存在を予想し得る状況にあった

遊泳者等の存在についての認識模様は以下のとおりであり、すべて遊泳者等の存在を予想し得る状況にあり、中には現に近距離のところに遊泳者等を認識しながら、接触事故を起こした例もある。

- ・海水浴場の南東側で浮き輪を初認したとき、遊泳者がいるかも知れないという思いがあった。
- ・海岸から、散在する遊泳者の間を抜けて200mばかり沖合いに至って航走したのち、海岸に帰航することとした。
- ・左舷船首方50mのところに、遊泳者2人が胸から上を海面上に出して沖合いを向いているのを視認できる状態であった。
- ・遊泳者が散在する水域で、正船首方50mのところにほとんど静止して遊泳中の者を視認できる状況にあった。
- ・正船首180mの岸辺に、膝まで水につかってしじみを取っていた潮干狩者を認めることができる状況であった。

(2) 海難原因

判決において示された海難原因は以下のとおりであり、遊泳者等負傷の原因の多くは見張り不十分で、その理由としては他のプレジャーボートの動静に気をとられたなどが多い。

船舶が航走中、前路の海面上に浮遊している遊泳者等を見つけることは難しく、更に風浪によって海面状態が一様でない場合には極めて困難であるため、遊泳者の存在が予想される海域には、まず立入らないことが重要であり、どうしてもそのような海域を航行せざるを得ない場合は、厳重な見張りを行って、十分に注意して航走する必要があることを示している。

また、原因として危険な速力であったと指摘している例もあり、海水浴場及びその周辺など遊泳者等の存在が予想される海域においては、十分な見張りができるよう、速力を減じて低速力で航行する必要があることを示している。

なお、低速力での航行は、見張りを容易にする効果のほか、発見した後の措置をとる時間を確保し、被害を最小限に食い止める効果もある（ただし、水上オートバイについては低速時には旋回能力が低下することに留意する必要がある。）。

(ア) モーターボート

(a) 原因

原因は、「見張り不十分」、「前路の安全確認が不十分」、「危険な速力」

裁決において、負傷事件の原因について5原因が指摘され、「見張り不十分」が3原因、「前路の安全確認が不十分」が1原因、「危険な速力であった」が1原因となっている。

(b) 見張り不十分の要因及びその状況

海上で遊泳者を見つけることは難しく、波があればさらに困難となってくる

見張り不十分とされた3件における、見張り不十分となった要因及び認めることができなかつた遊泳者等の状況は次のとおりであり、何らかに気をとられて見張りが不十分となっている例が多いが、適切な見張りをしていれば、遊泳者等を認め得たはずとされたモーターボートの位置から遊泳者等までの距離は短く、見張りを行っていたとしても海上で遊泳する遊泳者等を見つけた後、適切な接触回避行為をとる時間的余裕は極めてわずかであり、特に波がある場合にはその困難さが増したであろうと考えられる。

見張り不十分となった要因及び認めることができなかつた遊泳者等の状況

・「前路には遊泳者がいないものと思った。」

正船首方15mに、オレンジ色のチョッキファスナー式の救命胴衣を着用した遊泳者が、頭部を自船に向け仰向けの姿勢で浮遊していた。

・「左舷前方の水上スキーや右舷前方のモーターボートなどに気を奪われた。」

やや波のある状況の水域で、ほぼ正船首100mばかりのところ遊泳者が沖に向かって遊泳していた。

・「周囲を一べつただけで前路に障害となるものはいないものと思い、船首にいた子供を後方に移動させることに気をとられた。」

前方20mのところ遊泳中であった。

(c) 航走速力

海水浴客や潜水遊泳者が遊泳している海域では速力を大幅に減じ、かつ十分な見張りが必要

安全な速力としなかつたことが原因と指摘された例が1原因あり、その速力は15.0ノットとなっており、海水浴客や潜水者が遊泳している海域においては危険な速力と認定された。

その他3件のモーターボートの速力は、4.0ノットが2件及び5.0ノットが1件で、船長は、その海域が、海水浴場や遊泳者等のいる海域であることを認識して速力を減じていたが、これらは肝心な周囲の見張りがおろそかとなったことが大きな要因であり、低速であっても十分な見張りが必要である。

(イ) 水上オートバイ

(a) 原因

原因は見張り不十分が多い

裁決において、負傷事件の原因について6原因が指摘され、「見張り不十分」が4原因、「針路の保持不十分」が1原因、「危険な速力で旋回したこと」が1原因となっている。

(b) 見張り不十分の要因及びその状況

他の水上オートバイなどに気をとられたことが見張り不十分の理由

見張り不十分とされた4件における、見張り不十分となった要因及び認めることができなかった遊泳者等の状況は次のとおりであり、何らかに気をとられて見張りが不十分となって近距離に存在していた遊泳者等に気付かなかったものがほとんどである。

見張り不十分となった要因及び認めることができなかった遊泳者等の状況

- ・「後方に引いている浮き輪を見ることに気をとられた。」

船首方50mのところではほとんど静止して泳いでいた。

- ・「左舷方の海岸で群がる鳥や子供達の遊ぶ様子などに気をとられた。」

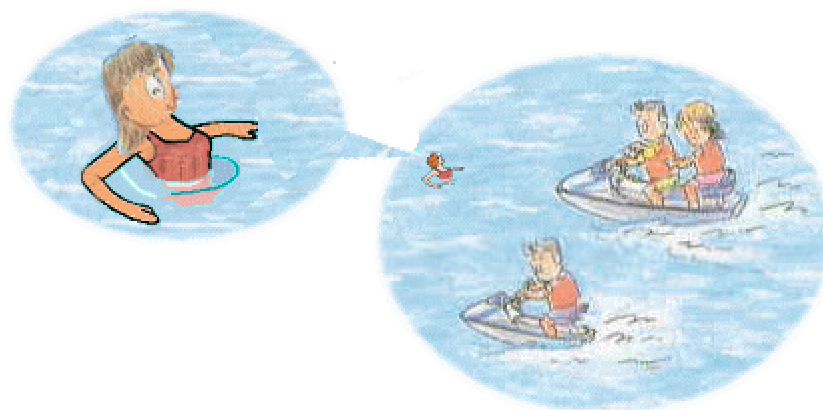
船首方100mのところでは泳いでいた。

- ・「近くに遊泳者を見かけなかったことから、前路に遊泳者はいないものと思い、防波堤の切れ目に向けて進行し、その切れ目の方に出ることに気をとられていた。」

2人の遊泳者が船首方50mの水深1.3mのところでは、胸から上を海面上に出して沖に向って並んで立って話をしていた。

- ・「左舷前方の水上オートバイの動向に気をとられた。」

潮干狩者が船首方180mのところでは膝まで水につかってしじみを取っていた。



(c) 航走速力

水上オートバイの「半速力」「減速した速力」は一般船舶からみれば危険な「高速力」にあたる

危険な速力で旋回したことが原因と指摘された例が1原因あり、その速力は15.0ノットとなっている。

他の水上オートバイの速力状況は以下のとおりであり、海水浴場及び遊泳者等がいる海域であることは理解していた結果の速力操作と考えられるが、結果として航走中に遊泳者等を認めることができずに接触しており、水上オートバイにおける「半速力」「減速した速力」は、一般船舶にとっては「全速力」「高速」に相当し、特に遊泳者等が存在する海域においては危険な速力とみなされる。

速力状況

- ・「遊泳区域に20人ないし30人の海水浴客がいる状況下、10.8ノットの速力」
- ・「21.6ノットから10.8ノットに減速して航走中」
- ・「13.0ノット」
- ・「ほぼ半速力の27.0ノット」

4 プレジャーボートが遊泳者等が死傷させた事件のまとめ

遊泳者等との接触事件防止のためにはより強力な教育・指導が必要

遊泳者が海水浴場やその付近の海域を航走中のモーターボート、水上オートバイと接触して死傷する海難の特徴をみると、まずこれらのプレジャーボートは、遊泳者の存在を認識又は存在を予想できる状況で航行していたということが挙げられる。このような状況下にあるということは、遊泳者が突然に浮上したり、海面の状態によっては遊泳者を識別できないなど、接触の危険が非常に高い海域・水域を航行していることを十分認識すべき状況下にあったことを意味している。

しかるに、事件を引き起こしたモーターボート、水上オートバイの船長は、周囲の遊泳者等以外のもの(水上オートバイ等の船舶、海岸、鳥等)の存在に気を奪われ、嚴重な見張りをせず、かつ、速力を低下させたとしても一般船舶からみれば相当な高速力というべき速力で航行し、海難直前においても回避措置を取る余裕がなく遊泳者等との接触海難を起こしている。

こうしたことから、プレジャーボート船長に対し、遊泳者等がいるような海域、水域を航行することが極めて危険な行為であることを認識させる必要があることから、今回の船

船職員法の一部改正により危険操縦の禁止が明確化されたことを踏まえ、こうした海域・水域においては「超低速運航」、「厳重な見張り」といった必要な海難防止行為の徹底に向けて、より一層の指導教育を図っていくことが必要である。

一方、遊泳者等の他の水域利用者との調和のとれたプレジャーボートの安全で健全な利用を推進していくためには、水域の利用に関する地域ごとのルール作りを進めていくことも一つの方策であり、平成13年12月の「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報告書」においては、「地域の関係者のイニシアティブによる自主ルールとして、航行ルールを策定することは、迷惑行為の防止、水域の利用調整等の観点から有効」である旨が提言されている。

既に一部の地域においては、水上オートバイ等の進入禁止区域や徐行区域などのルールが地元の関係者により定められており、今後はこうした地域ルールの策定が望まれところである。

以下に遊泳者がプレジャーボートと接触して死傷する海難のメカニズムについて図示してみた。

プレジャーボートが遊泳者等を死傷させた事件のメカニズム

