

第6 海中転落を伴った海難と救命胴衣の着用について

1 海中転落を伴う海難発生状況

(1) 概況

**海中転落はプレジャーボート海難の4割以上で発生している
プレジャーボート海難に遭った乗船者の3割近くは海中転落している**

プレジャーボート海難526件(564隻)のうち、海中転落を伴っているものは223件(228隻)で、プレジャーボート海難全体の半数近くの42.4%(40.4%)にものぼっている。

プレジャーボート海難に遭遇した船長及び同乗者(以下、「乗船者」という。)の総数は1,668人であるが、海難により海中転落したのは481人と全体の28.9%に達している。

(2) 事件種類別の状況

海中転落はほとんどの種類の海難で発生している

海中転落を伴った海難を事件種類別にみると機関損傷以外のすべての海難で海中転落が発生している。特に海中転落の発生率の高いのは、当然のことながら転覆(100.0%)、沈没(75.0%)であり、転覆では乗船者114人が全員海中転落している。沈没でも大部分の乗船者が海中転落している(一部の乗船者が海中転落を免れたのは、沈没前に僚船等に移乗できたことによるものである。)

衝突でも306件(342隻)中の実に48.0%(44.4%)に当たる147件(152隻)で、乗船者837人中267人もが海中に転落している。衝突した場合に海中転落する危険性は、半分近くということが言える。

乗揚事件では件数、隻数ベースでは海中転落する確率は低くなっているが、海中転落が発生した海難はわずか9件であるにもかかわらず31人もの海中転落者が発生している。

これは、岩礁等に乗り揚げた結果、船体の損傷や浸水等が激しく、その後転覆や沈没に至ることから全員が海中転落に及んでいる場合があるためである。

プレジャーボートではほとんどの種類の海難で海中転落の危険があることを認識しておくことが必要である。

表 46 事件種類別の海中転落の状況

(単位：件数・隻数・人数)

		衝突	衝突 (単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	施設損傷	死傷等	安運 全航 阻・害	合 計
全事件	件数	306	35	56	8	34	8	5	8	21	28	17	526
	隻数	(342)	(35)	(56)	(8)	(34)	(8)	(5)	(8)	(21)	(30)	(17)	(564)
	人数	808	162	226	20	114	33	23	23	95	116	48	1,668
海中転落を伴った事件	件数	147	5	9	6	34	4	2	0	2	13	1	223
	隻数	(152)	(5)	(9)	(6)	(34)	(4)	(2)	(0)	(2)	(13)	(1)	(228)
	人数	267	8	31	18	114	15	4	0	2	20	2	481
海中転落を伴う率	件数	48.0%	14.3%	16.1%	75.0%	100.0%	50.0%	40.0%	0.0%	9.5%	46.4%	5.9%	42.4%
	隻数	(44.4%)	(14.3%)	(16.1%)	(75.0%)	(100.0%)	(50.0%)	(40.0%)	(0.0%)	(9.5%)	(43.3%)	(5.9%)	(40.4%)
	人数	33.0%	4.9%	13.7%	90.0%	100.0%	45.5%	17.4%	0.0%	2.1%	17.2%	4.2%	28.8%

(3) 用途別の状況

海中転落は水上オートバイでは7割、モーターボートでは4割、ヨットでは3割

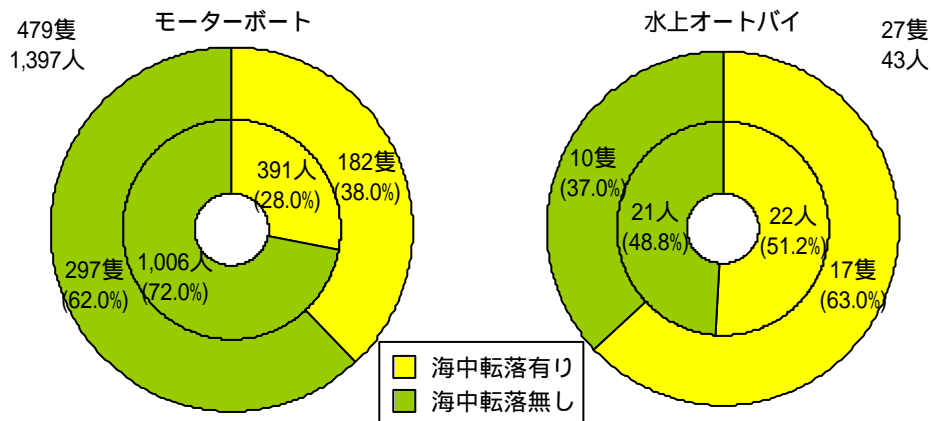
海中転落を伴った海難を用途別にみるとモーターボートは、479隻中の38.0%に当たる182隻で海中転落者が発生している。さらにモーターボートでは、乗船者1,397人中の28.0%に当たる391人が海中転落している。

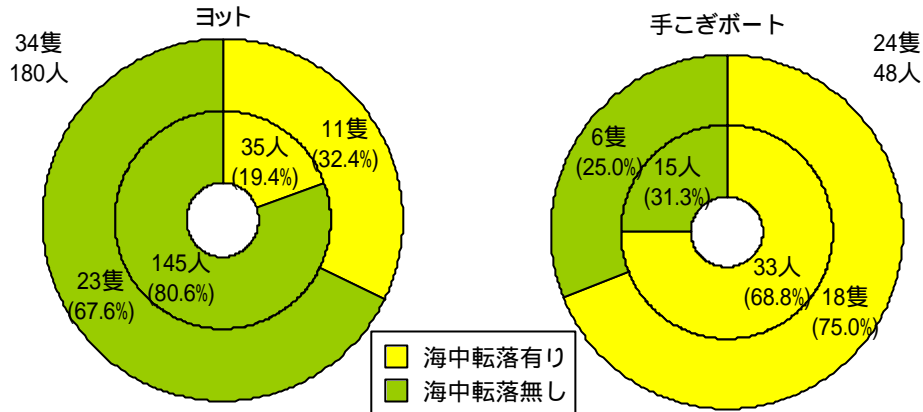
ヨットは、34隻中の32.4%に当たる11隻で海中転落者が発生しており、乗船者の19.4%が海中転落している。

水上オートバイは、27隻中の63.0%に当たる17隻で海中転落者が発生しており、乗船者の51.2%が海中転落している。

手こぎボートは、24隻中の75.0%に当たる18隻で海中転落が発生しており、乗船者の68.8%が海中転落している。なお、18隻の船質・船型の状況は、FRP製ボート8隻、空気充填式ゴムボート4隻、FRP製和船型2隻、自作によるボート2隻などとなっており、うちFRP製ボート5隻及びFRP製和船型1隻の計6隻が貸ボート業者から借用中のものであった。

図 47 海中転落発生用途別の状況





(4) 海中転落者の死亡・行方不明の状況

海難により海中転落した場合の死亡率は 12%、海中転落しなかった場合の死亡率は 0.8%、その格差は 15 倍
海中転落した場合の死亡率は船長に比べ同乗者のほうが高い (1.6 倍)

海中転落者 481 人のうち死亡・行方不明者(以下、「死亡者等」という。)は、59 人(12.3%)に達している。一方、これらの海難で海中転落しなかった乗船者 1,187 のうち死亡者等は 10 人(0.8%)にすぎない。

海難により海中転落した死亡・行方不明者率(以下、「死亡率」という。)は、海中転落しなかった場合の死亡率の実に 15 倍に達しており、プレジャーボートにおいて不幸にして海難に遭遇した場合の安全対策は、海中転落した場合にいかに対処するかということに尽きるといっても過言ではないと言える。

海中転落に伴う死亡者等を事件種類別にみると、衝突が 23 人と最も多く、次いで転覆が 17 人で、この衝突、転覆だけで海中転落を伴う死亡者等全体の約 7 割を占めている。したがって、尊い人命の犠牲を少なくするためには、これらの海難により海中転落した場合の対応策を講じることが必要であるが、衝突や転覆海難では突然海に投げ出される形での海中転落が多いと考えられるため、乗船者があらかじめ海中転落に遭遇した場合に備えて対応策を準備しておくことが重要である。

図 48 海中転落の有無による死亡率の比較

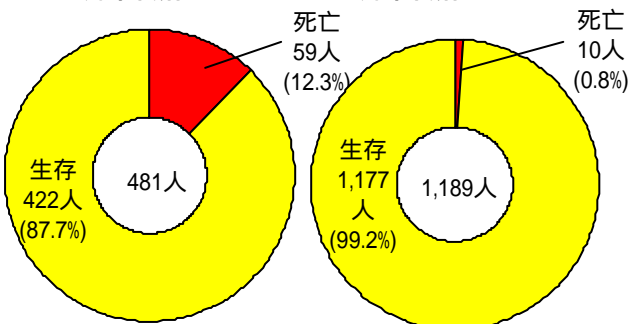
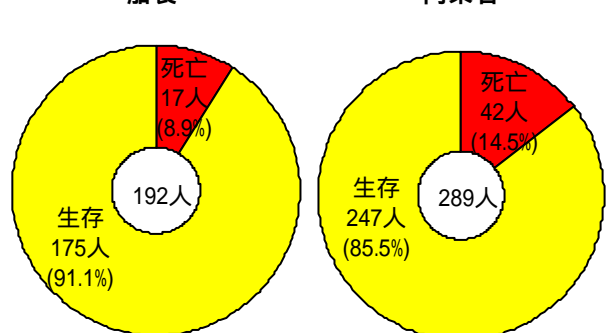


図 49 海中転落した場合の船長・同乗者の死亡率



他方、海中転落者を船長、同乗者別にみると、船長は564人中の192人(34.0%)が海中転落しており、海中転落者の8.9%に当たる17人が死亡者等となっており、事件種類では衝突による死亡者等が圧倒的に多くなっている。

同乗者は1,104人中の289人(26.2%)が海中転落しており、海中転落者の14.5%に当たる42人が死亡者等となっている。同乗者の海中転落時の死亡率は船長に比べ1.6倍となっているが、これは比較的海上経験の少ないと考えられる同乗者の方が海中転落した際の対処措置に対する知識が不足していることが推察される。

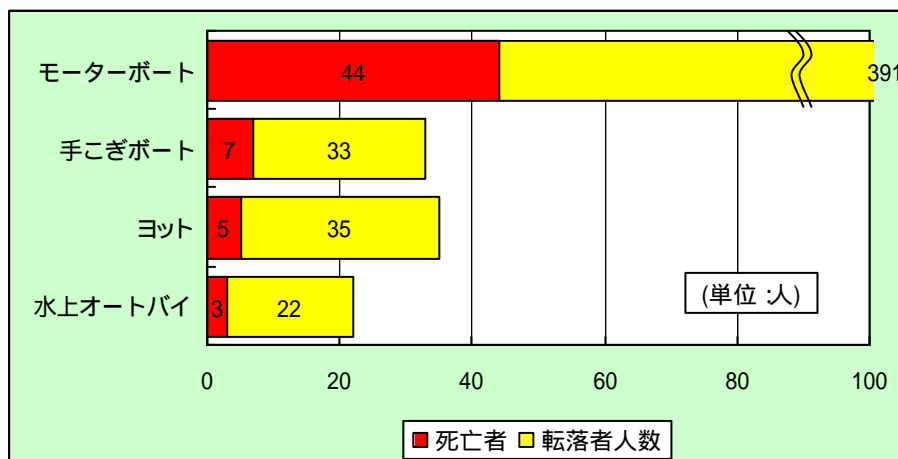
表 50 事件種類別の海中転落者等の状況

(単位：人)

	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全・運航障害	合計
海中転落者数	267	8	31	18	114	15	4	0	2	20	2	481
船長	132	3	6	6	34	4	2	0	0	4	1	192
同乗者	135	5	25	12	80	11	2	0	2	16	1	289
死亡・行方不明者数	23	0	0	3	17	5	0	0	0	11	0	59
船長	13	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	17
同乗者	10	0	0	2	16	5	0	0	0	9	0	42
海中転落なし	541	154	195	2	0	18	19	23	93	96	46	1,187
船長	210	32	50	2	0	4	3	8	21	26	16	372
同乗者	331	122	145	0	0	14	16	15	72	70	30	815
死亡・行方不明者数	6	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	10
船長	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
同乗者	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7
合計	808	162	226	20	114	33	23	23	95	116	48	1,668
	342	35	56	8	34	8	5	8	21	30	17	564
	466	127	170	12	80	25	18	15	74	86	31	1,104

次に、海中転落者に伴う死亡者等を用途別にみると、モーターボートが44人と圧倒的に多く、次いで、手こぎボート7人、ヨット5人、水上オートバイ3人となっている。

図 51 海中転落者の用途別死亡者の状況



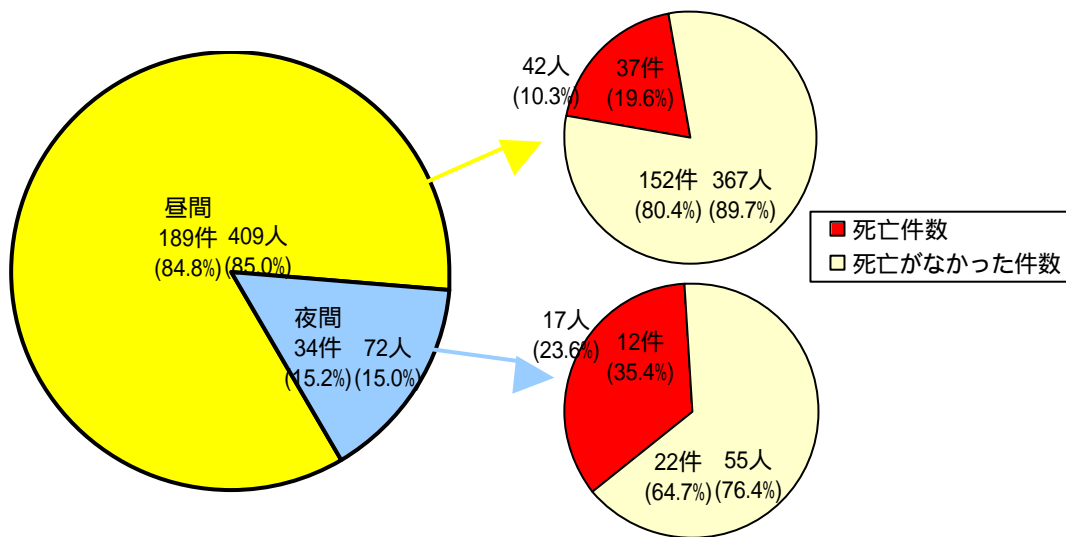
海中転落による死亡率は夜間が昼間の2倍

海中転落を伴う海難を昼夜別にみると、昼間（06時～17時台）が189件(84.8%)、夜間(18時～05時台)が34件(15.2%)となっており、海中転落は、プレジャーボートの主な活動時間帯である昼間に集中している。

海中転落を伴う海難で死亡者等の発生した海難を昼夜別にみると、昼間は37件で、昼間の海中転落者発生事件全体の19.6%となっているが、夜間は12件で、夜間海中転落者発生事件全体の35.4%となっており、夜間の死亡率は、昼間の2倍近くに達している。

死亡者等の発生人数を昼夜別にみると、昼間は42人、夜間は17人で、プレジャーボートの主な活動時間帯である昼間の方が死亡者等は多い。しかし、それぞれの時間帯における海中転落者総数に占める死亡率を比較すると、昼間は409人中42人で10.3%、夜間は72人中17人で23.6%となり、夜間の海中転落は、昼間より発生件数は少ないものの、一度海中に転落すると死亡率が、昼間より2.3倍高いことを示している。

図 52 昼夜別の海中転落者死亡等の状況



2 救命胴衣の着用状況

(1) 用途別の状況

救命胴衣の着用率は38%、用途別ではモーターボートが最低で33%

乗船者の救命胴衣着用の有無が判明したのは全体1,668人中の556人であった。

判明した556人のなかで救命胴衣を着用していたのは212人で着用率は38.1%であった。

また、船長の救命胴衣着用率は37.2%、同乗者は38.6%でほぼ同率となっている。

用途別に救命胴衣の着用率をみると、水上オートバイでは97.1%で最も高く、手こぎボート44.7%、次いでヨット37.1%となっており、モーターボートでは32.9%で最低であ

った。

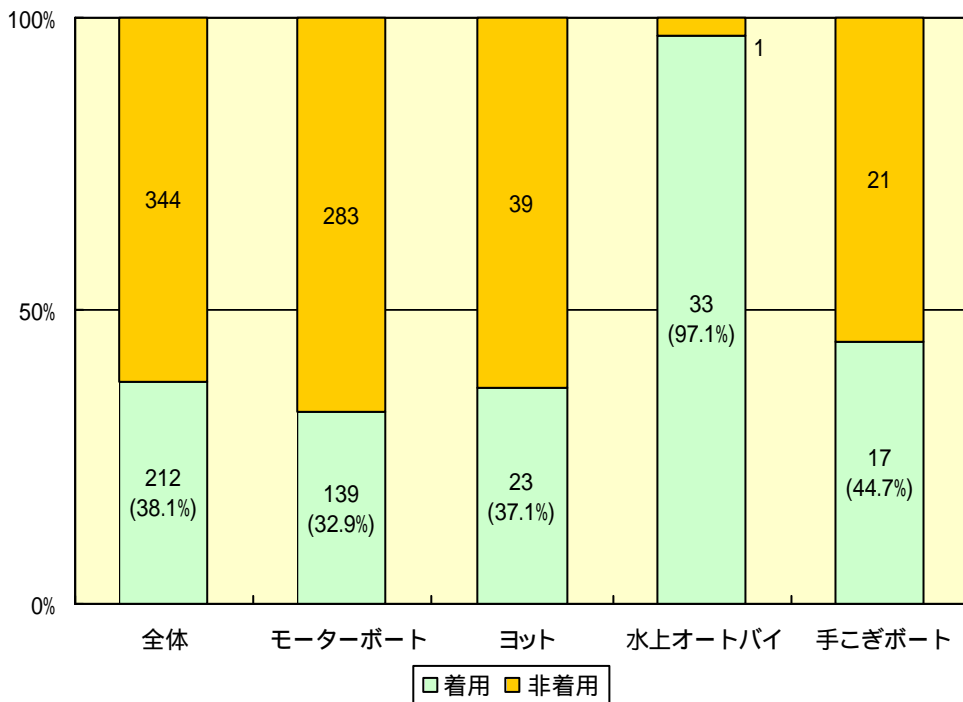
表 53 用途別の救命胴衣着用の有無

(単位：人)

	救命胴衣着用 (着用率)	救命胴衣非着用	救命胴衣着用不詳	計
モーターボート	139 (32.9%)	283	975	1,397
海中転落あり	88	170	133	391
うち12歳未満の者	3	11	1	15
海中転落なし	51	113	842	1,006
うち12歳未満の者	7	1	44	52
ヨット	23 (37.1%)	39	118	180
海中転落あり	22	9	4	35
うち12歳未満の者	0	0	0	0
海中転落なし	1	30	114	145
うち12歳未満の者	0	0	1	1
水上オートバイ	33 (97.1%)	1	9	43
海中転落あり	17	1	4	22
うち12歳未満の者	0	0	0	0
海中転落なし	16	0	5	21
うち12歳未満の者	0	0	0	0
手こぎボート	17 (44.7%)	21	10	48
海中転落あり	9	18	6	33
うち12歳未満の者	1	0	0	1
海中転落なし	8	3	4	15
うち12歳未満の者	0	0	1	1
全体	212 (38.1%)	344	1,112	1,668
海中転落あり	136	198	147	481
うち12歳未満の者	4	11	1	16
海中転落なし	76	146	965	1,187
うち12歳未満の者	7	1	46	54

70人

図 54 救命胴衣着用率の用途別比較

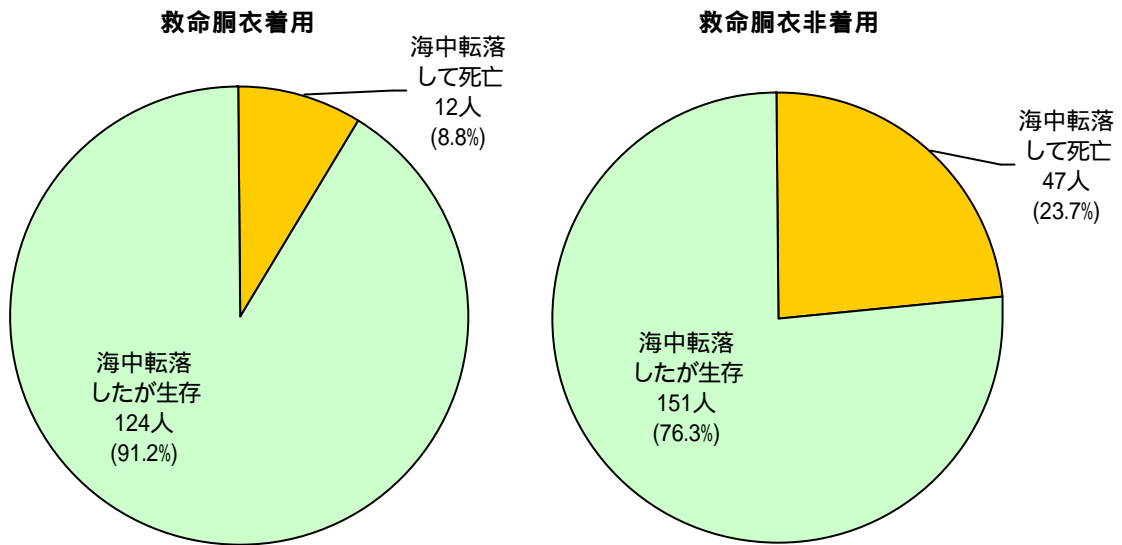


(2) 救命胴衣の着用の有無と死亡・行方不明の状況

救命胴衣を着用しなかった者の死亡率は着用者の3倍にのぼる

救命胴衣着用の有無と海中転落及び死亡者等の関係を見ると、救命胴衣を着用して海中転落した136人中、8.8%に当たる12人の死亡者等が発生している。他方、救命胴衣を着用せずに海中転落した198人中、実に23.7%に当たる47人の死亡者等が発生しており、救命胴衣を着用していなかった者の死亡率は着用者の死亡率の2.7倍にもなっている。

図55 生存者・死亡者割合の救命胴衣着用の有無による比較



死亡者等を用途別にみると、モーターボートは44人中、38人(86.4%)が救命胴衣を着用しておらず、手こぎボートでは7人中の4人、ヨットでは5人中の2人、水上オートバイでは3人中1人が救命胴衣を着用せずに死亡・行方不明に至っている。

なお、手こぎボートで救命胴衣を着用せずに死亡した4人の内訳は、FRP製ボート3隻及びFRP製和船型ボート1隻であり、FRP製ボートのうち1隻は貸ボート業者から借用中であった。

12歳未満の海中転落者の救命胴衣着用率は3割弱、海中転落による死亡者全員が救命胴衣を着用せず

同乗者のなかで12歳未満の者は70人おり、海中転落をした者は16人で、そのうち4人(26.7%)が救命胴衣を着用、11人が救命胴衣を着用しておらず、1人が不詳となっている。

なお、海中転落により死亡した者は3人(6、6、11歳)おり、そのすべてが救命胴衣を着用していなかった。

(3) 海中転落者の死因別の救命胴衣着用状況

海中転落者の死因の8割は溺死、そのうち9割は救命胴衣を着用していない

海中転落者が死亡・行方不明に至った死因をみると、溺死した者が46人と約8割を占めており、その中の実に9割にあたる40人が救命胴衣を着用していなかった。

救命胴衣を着用していない者が溺死に至るメカニズムとしては、海難発生により突然に船上から海中に投げ出された場合、服装等が海上に浮上することを妨げることがあり、また、突然の事態に遭遇してパニックに陥り、冷静さを失うため、海上に浮上して浮揚を保つ動作がとれず、溺水により短時間で海中に没し、衝突の場合のように現場に双方の船がいて救助できる状態であったとしても間に合わないケースが多い。

なお、救命胴衣を着用していたにもかかわらず溺死した6人の死亡に至った状況についてみると、うち3人は次のとおり、救命胴衣の不確実な装着のため溺死したものであった。

- ・ 厚着の状態、その上に救命胴衣を羽織ったため、同胴衣のファスナーが閉じられていなかった。
- ・ 雨ガッパの上に救命胴衣を着たため、かなり窮屈な状態で胸ひもを結んでおり、発見時には救命胴衣が脱げていた。
- ・ ベスト着に釣りの小物を入れていたため、救命胴衣のファスナーを閉じていなかった。

残りの3人については、波浪の高い中発見までに長時間を要したため、体力の消耗等により死亡したものである。

また、転覆・沈没の場合、救命胴衣を着用していたならば、救助船が来るまでの長時間にわたり浮揚することができ、救助される可能性が高いが、救命胴衣を着用しない場合には、浮揚のためにエネルギーを消耗することに加え、あせりを引き起こし、体力を温存して救助を待つという基本的な動作がとれず、不必要な動きから更に体力を消耗してしまい不幸な結果となることが少なくない。

次いで、死亡者等の2割弱にあたる溺死以外の死因10人は出血性外傷によるもので、衝突の衝撃によるもの又は海中転落後に推進器との接触によるものであり、その中の6人(60.0%)が救命胴衣を着用していなかった。

なお、溺死以外の死因で救命胴衣を着用していた6人中、3人は手こぎボートであり、いずれも衝突による脳挫傷、出血性ショック及び敗血症で死亡し、また2人は水上オートバイによる死傷等事件で失血症及び頸椎損傷、1人はヨットの衝突による失血症でそれぞれ死亡している。

表 56 海中転落による死亡者の死因(救命胴衣着用の有無別)

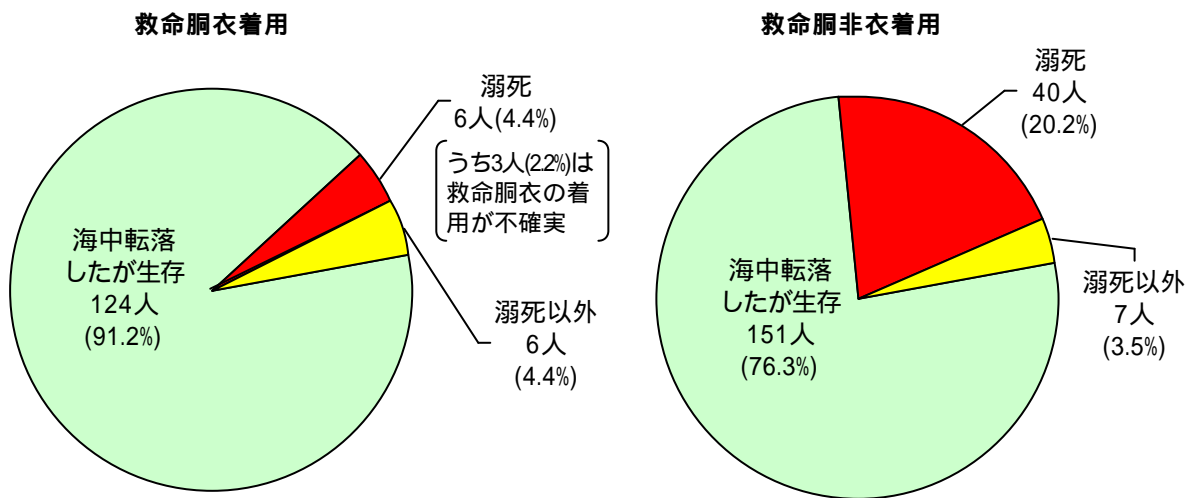
(単位:人)

死 因		着 用	非着用	計
溺 死		6	40	46
出 血 性 外 傷	脳挫傷	1	3	4
	失血症	2	1	3
	出血性ショック	1		1
	内臓切破による出血等		1	1
	脳挫傷・急性硬膜下血腫		1	1
そ の 他	頸椎損傷	1		1
	敗血症	1		1
	骨盤骨折		1	1
合 計		12	47	59

救命胴衣を着用せずに海中転落した場合に溺死する確率は、着用していた場合の5倍(確実に着用していれば生存率は10倍に)

救命胴衣を着用して海中転落した者136人について、死亡者等となったものの死因別の発生をみると、溺死4.4%(6人)と溺死以外4.4%(6人)となっている。他方、救命胴衣を着用せずに海中転落した者198人においては、溺死以外では3.5%(7人)と救命胴衣を着用していた場合と発生率に大きな差はないものの、溺死については20.2%(40人)と着用していた場合の5倍以上の発生率となっている。

図 57 海中転落による生存・死因内訳(救命胴衣着用の有無別)

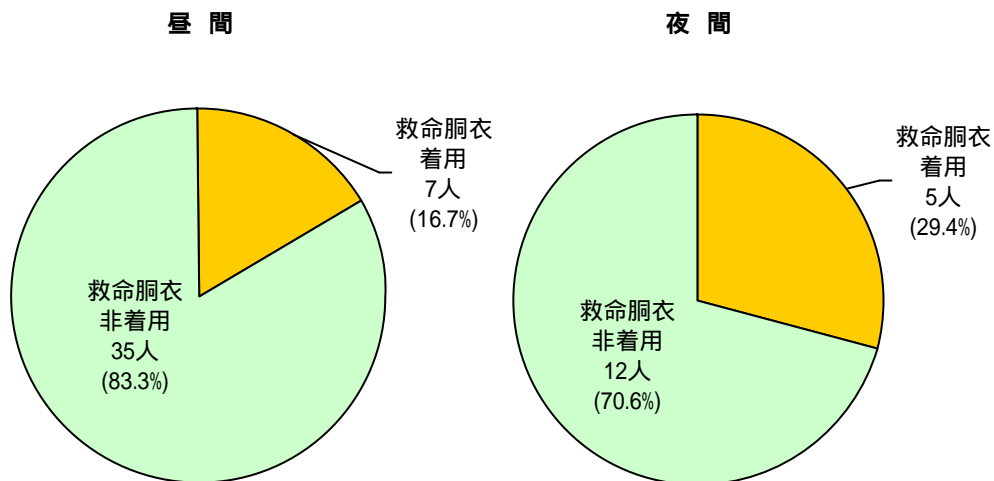


救命胴衣を着用せずに海中転落した場合は、溺死する確率は2割と非常に高いことを示しているが、他方、救命胴衣を着用していたにもかかわらず死亡に至った6人のうちの半数は前述のとおり、救命胴衣が確実に装着されなかったケースであることから、救命胴衣を確実に着用していさえすれば海中転落しても生存できる可能性は極めて高いと言える(非着用又は着用が不確実であった場合の10倍の生存率)。

(4) 昼夜別の救命胴衣着用状況

死亡者等の時間帯別救命胴衣の着用状況は、昼間では42人中35人の約8割、夜間では17人中12人の約7割が救命胴衣を着用していなかった。

図 58 昼夜別の死亡者等の救命胴衣着用状況の有無(昼夜別)



3 モーターボートにおける海中転落者の死亡者・行方不明の状況及び救命胴衣の着用

(1) 航海目的及び運航形態の状況

**死亡・行方不明が発生した海難の航海目的は「釣り」が圧倒的に多い。
航走中の海難が圧倒的に多い**

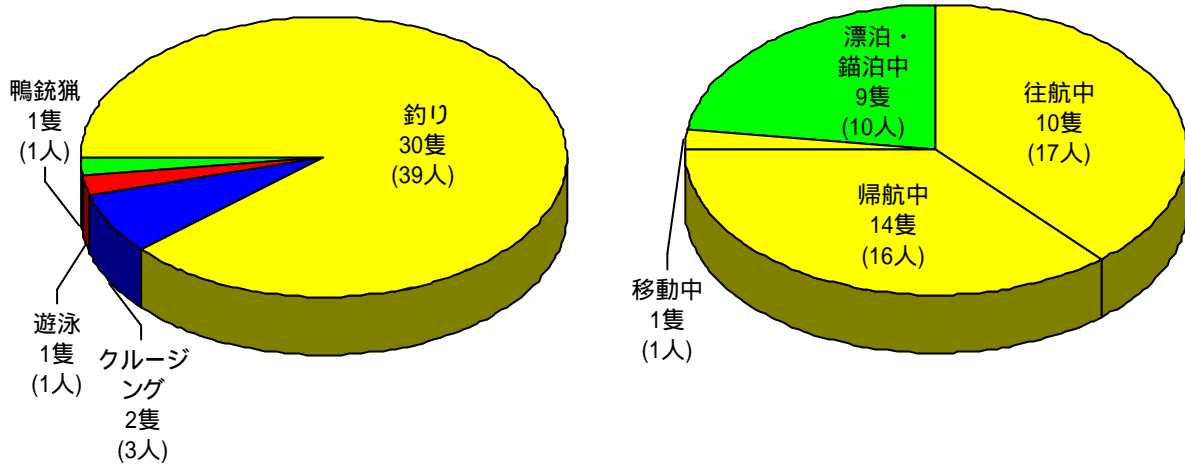
モーターボートによる海中転落を伴う死亡者等は、44人(34隻)と他の用途に比べ圧倒的に多いことから、モーターボートによる死亡者等の海難を調査した。

死亡者等が発生した海難の航海目的を調査したところ、「釣り」の目的が30隻(39人)と圧倒的に多く、そのほかクルージング2隻(3人)、遊泳、鴨銃猟が各1隻(各1人)となっている。

海難発生を運航の形態別にみると、往航中が10隻(17人)、帰航中が14隻(16人)、移動中が1隻(1人)、漂泊・錨泊中が9隻(10人)となっており、航走中(往航中、帰航中、移動中)で死亡者等の発生が7割強を占めている。

航走中に死亡者等が多く発生する理由は、航走中に転覆・沈没する場合、付近に他船が存在することが少なく、また、衝突でも自船、相手船とも海中転落者の搜索活動が十分に実施できる体勢にはないケースが多いためと考えられる。また、錨泊・漂泊中の海中転落は、付近に釣りを目的としたプレジャーボート等が多数存在していることが多く、したがって短時間に多数の船舶が搜索活動に参加できることなどが考えられる。

図 59 海中転落による死亡事件の航海目的及び運航形態別の状況(モーターボート)



(2) モーターボートにおける乗船者の状況と死亡・行方不明の状況

**モーターボートに複数乗船している場合、死亡は同乗者の方が圧倒的に多い
(船長 1.5 : 同乗者 8.5)**

海中転落が発生した海難の乗船者の状況を見ると、1人乗船すなわち船長による単独航行中が46隻(25.2%)、残りの4分の3は同乗者を乗船させての航行中となっている。他方、海中転落による死亡者等を船長と同乗者の別で比較すると、死亡者等となった船長は13人(29.5%)であるのに対し、同乗者は31人(70.5%)にもものぼっている。しかも、船長が死亡した13隻のうち8隻(61.5%)は、単独航行中に発生しており、同乗者を乗せているときに船長が海中転落し、死亡に至ったケースはわずか5隻に過ぎない。

また、複数乗船の状況を見ると、船長352人(27.7%)と同乗者918人(72.3%)となり、その中で船長が海中転落する割合が若干高いが約3割と同率であるのに対し、死亡者等の発生は、船長5人(単独航行中の死亡8人を除く。)、同乗者31人で1.5:8.5の割合となり、圧倒的に同乗者の被害が高くなっている。

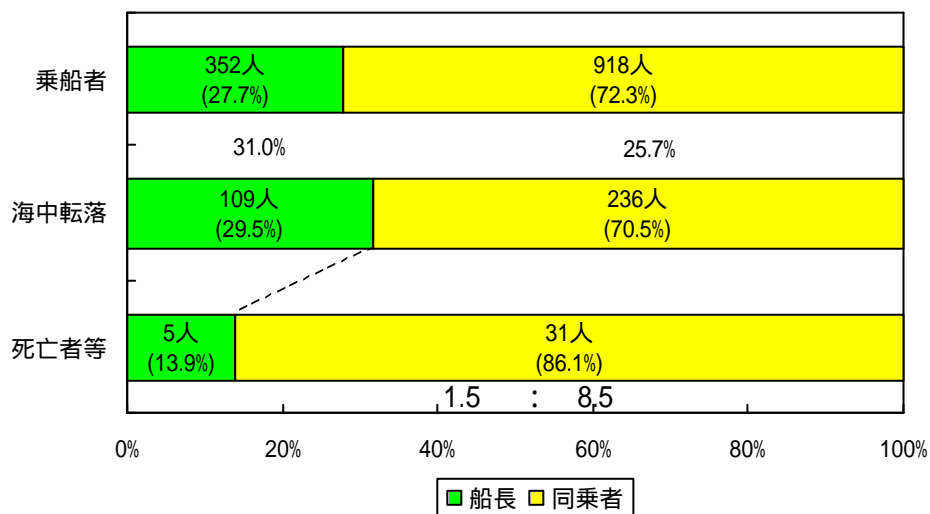
船長の死亡者等が少ない理由は、海上経験及び海中転落時の対処に対する知識の差があることに加え、危険の発生を同乗者よりも早く知り得る状況にあることが多いと考えられる。

海中転落時の人命の犠牲を減らすためには、同乗者が海中転落した場合に備えて対処策を準備しておくことが重要であるといえる。

表 60 乗船人数別の海中転落に伴う死亡者発生状況(モーターボート)

乗船人数	総隻数	海中転落発生隻数	海中転落のうえ死亡者が発生した隻数	船長死亡(人)	同乗者死亡(人)
1	127	46	8	8	0
2	124	54	11	4	8
3	96	41	6	1	7
4	57	22	5	0	6
5	29	11	1	0	1
6人以上	46	8	3	0	9
計	479	182	34	13	31

図 61 船長・同乗者別海中転落時死亡割合(モーターボートの複数乗船時)



(3) モーターボートにおける船長・同乗者別の救命胴衣着用状況

船長の救命胴衣着用の有無と同乗者の救命胴衣着用の有無には極めて強い相関関係がある

海中転落者の救命胴衣の着用状況を見ると、船長の単独航行の場合については、残念ながらその3分の2について着用状況が確認できなかったが、2人以上乗船していた場合については6割以上が確認できている。

船長が着用していない時での同乗者の着用率は 8.9%、船長が着用している時での同乗者の着用率は 85.7%となっている。

このことから、同乗者の救命胴衣着用の有無は船長の着用の有無と極めて高い相関関係を示している。従って、同乗者が救命胴衣を着用するか否かの意思決定には船長の救命胴衣着用に対する意識・意向が非常に強い影響を与えていると考えることができる。前述のとおり、海中転落による死亡者を減らすためには、同乗者の海中転落に備えた対策が重要であるが、現状では、船長にはそのような同乗者の安全確保などについての意識は極めて低い状況となっていると言える。

従って今後、船長には、同乗者に対して積極的に救命胴衣の着用を働きかける必要があること、同乗者の自己責任として片付けることのできない問題であることを十分に理解させるなどの積極的な安全意識の啓蒙・指導を行う必要があるといえる。

表 62 海中転落に伴う船長及び同乗者の救命胴衣着用の有無(モーターボート)

(単位：人)

	着用	非着用	不詳	計
単独乗り組み(船長)	5	11	30	46
2名以上乗り組み				
船長	23	38	48	109
同乗者				
着用	48	8	4	60
非着用	8	86	20	114
不詳	0	4	58	62
合計	56	98	82	236

4 海難事例（海中転落に伴う海難で死亡・行方不明）

事例 - 1

発生が海岸近くであるため救命胴衣を着用してさえいれば、漂着することができた事例

発生年月日時刻等	種類等	概 要
H10.5.24 05:50 モーターボート 1.8トン	転 覆 雨 南東風4 下げ潮初期 強風波浪注 意報	<p>船長は、24日05時45分友人6人と河川上流の定係地を発し、河口沖合の釣り場に向かった。発航前、海上に低気圧があつて風雨が強まることが予想されたが、天候が悪化すれば湾奥に移動するつもりで、自らを含めた全員に船内に備えてある救命胴衣を着用させないで発航した。</p> <p>発航5分後、高波を船首に受けたため左舵をとっていた時、続いて隆起した波高2.5mの高波を受け大傾斜して転覆した。</p> <p>転覆の結果、船長は、近くの海岸に漂着し、同乗者6人中、3人は転覆した船につかまったまま近くの海岸に打ち上げられ救助されたが、残りの3人は、同船につかまっていたものの力尽きて溺死した。</p>

・船長は、発航前に気象・海象の情報を収集していたにもかかわらず、直面する気象・海象の変化を過小評価したことによって海難が発生したものであるが、救命胴衣を全員に着用させなかったのは、平素から自らも救命胴衣を着用することはなかったとの証言から、危険意識が欠如していたと言わざるを得ない。

・高起した高波があつたものの、転覆地点から海岸までの距離は約100mであり、溺死した3人(53、56、62歳)が救命胴衣を着用していたならば、転覆して浮いている船から離れることなく他の3人と同様に救助された可能性が高い。

事例 - 2

救命胴衣を着用していても、確実に装着されているか常に確認することが必要であるとされた事例

発生年月日時刻等	種類等	概要
H10.5.30 07:45 モーターボート 6.64m	転覆 曇 南西風3 波高3m	<p>船長は、30日06時友人1人と河川上流の定係地を発し、河口沖合の釣り場に向かった。発航前、気象情報を入手していたが、その後低気圧が発達し、海上模様が悪化することは予想できなかった。06時40分釣り場に到着して釣りを行っていたが、07時頃から急に時化模様となってきたため帰途に就くこととし、07時35分高波が頻繁に打ち寄せる海域に達し、高波の合間を縫って進行したが、高波に追いつかれ右舷側に大きく傾斜したとき、同乗者の友人が海中に転落した。</p> <p>救命胴衣を着用していた友人が浮き沈みしているのを発見し、接近を試みたが高波の影響で大量の海水が船内に侵入し、救助できずにいたところ友人は海中に没して見えなくなった頃、自船の機関が停止し、再び大きな波浪を受けて転覆した。</p> <p>転覆の結果、船長は、転覆した本船の船底にはい上がり漂流していたところ救助艇に救助された。海中に転落した友人の捜索が、大がかりで行われ、同日、同人が着用していた救命胴衣だけが胸ひもが切れた状態で海岸付近で発見されたが、友人は、後日、遺体で収容された。</p>

・船長は、河口水域で高波が発生しているのを船上から認めながら、当該海域の状況について過小評価の判断をしたため、そのまま進入したことによって海難が発生したものである。

・発航時から船長及び友人とも救命胴衣を着用しており、友人は、雨ガッパにゴム長靴の状態、救命胴衣を雨ガッパの上から着ており、かなり窮屈な状態で胸ひも3本を結んで

いたが、海中転落して懸命に泳いでいた時に胸ひもが切れたかして、救命胴衣が脱げてしまった可能性がある。このように、救命胴衣を着用していても不確実に装着した場合には、救命胴衣本来の性能を発揮できない場合があり、救命胴衣が確実に装着されているかを常に確認する必要がある。



危険は突然やってくる
発航前、忘れずに救命胴衣を着用!!
(海中転落が最も多いのは衝突時です)

5 海中転落を伴った海難と救命胴衣の着用についてのまとめ

同乗者に救命胴衣を着用させることは船長の大切な責任

今回の分析で次のような実態が判明した。

プレジャーボート海難では海中転落が付き物

プレジャーボート海難の4割以上で海中転落者が発生しており、しかもほとんどあらゆる種類の海難で発生している。

プレジャーボート海難で死亡に至るのは、海中転落した場合がほとんど

海難により海中転落した場合の死亡に至る率は12%で、海中転落しなかった場合の死亡に至る率は0.8%となり、その格差は15倍にもなる。

海中転落は突然に発生する。平時から不測の事態で海中転落しても対処できるように手を打っておくことが必要

海中転落して死亡する事件種類は、衝突と転覆で7割を占めている。これらの海難では、突然、船上から海に投げ出されパニックに陥るケースが多い。

海中転落して死亡に至るのは、船長よりも同乗者が圧倒的に多数

複数乗船しているモーターボート海難での船長と同乗者の海中転落する割合は、ほぼ同率の3割程度であるが海中転落し死亡した者は、船長が1.5に対し同乗者が8.5の割合となっている。

救命胴衣を着用すれば、海中転落しても生存できる可能性が極めて高まる。

救命胴衣非着用者が海中転落時に死亡する確率は、着用者の3倍近くとなっている。海中転落者の死因の8割は溺死によるもので、そのうちの9割は救命胴衣を着用していないものである。

他方、救命胴衣を着用していれば溺死する確率は5分の1に減じることができ、かつ救命胴衣の装着が確実であれば生存率はさらに高まる(10倍)。

救命胴衣の着用率は水上オートバイ以外は半分以下。船長の着用の有無と同乗者の着用の有無には非常に強い相関関係あり

救命胴衣着用率の最も低いのは、モーターボートの約3割となっている。

船長が救命胴衣を着用していない場合の同乗者の着用率は1割以下で、船長が着用している場合の同乗者の着用率は8割5分となっている。

結 論

プレジャーボートが関連する海難では、乗船者の海中転落は付き物となっている現状の中で、死亡者のほとんどが海中転落時に発生しており、かつ死亡するのは同乗者が大半を占めているものとなっている。

プレジャーボートの乗船者は、救命胴衣を着けていれば生存率は極めて高くなるといえるが、同乗者が救命胴衣を着けるか否かは船長次第で決まっていることが多く、船長の救命胴衣着用の有無と極めて高い相関関係を示している。

したがって、同乗者に救命胴衣着用させることは船長の大切な責任であり、自己を含め救命胴衣着用の重要性を認識させることが必要であり、今回の船舶職員法の一部改正により、救命胴衣等の着用について明確化されたことを踏まえ、より一層の教育指導が望まれる。