

プレジャーボート衝突海難の分析

～ 錨泊・漂泊中における危険～



8割が錨泊・漂泊中に衝突！

・
・
錨泊・漂泊中こそ十分な見張りを！！

平成16年3月

門司地方海難審判庁

目 次

はじめに	1
1 プレジャーボートの衝突発生状況	2
(1) 裁決件数及び相手船の船種	2
(2) 死傷者数及び発生率	3
(3) 衝突時の運航状態	4
(4) 錨泊・漂泊中の船舶の行動	4
(5) 航行中の船舶の運航目的	5
(6) 発生時刻	6
(7) 船舶の長さ	6
2 衝突原因の分類	7
(1) 全ての船舶について	8
(2) 錨泊・漂泊中のプレジャーボートについて	8
(3) 航行中のプレジャーボートについて	9
(4) プレジャーボート以外の船舶について	9
3 プレジャーボートの衝突の特徴	10
(1) 錨泊・漂泊中のプレジャーボートについて	10
(2) 航行中の船舶について	12
(3) 裁決事例	12
4 プレジャーボートの衝突防止に向けて	14
(1) 錨泊・漂泊中のプレジャーボートの衝突防止策	14
(2) 航行中の船舶の衝突防止策	16
おわりに	17

はじめに

近年、海洋レジャーの普及により、プレジャーボートの保有隻数は、平成１０年度末の４５万隻から、平成１２年度末の４７万隻へと、また、小型船舶操縦士免許保有者は、平成１０年度末の２５４万人から平成１２年度末の２７１万人へと継続して増加基調にあり、平成１４年度末の免許保有者は２８６万人に達している。

一方、小型船舶操縦士制度は、昭和２６年の船舶職員法制定時に、総トン数２０トン未満の漁船・帆船の船長に必要な資格として創設され、昭和２８年には５トン未満の旅客船の船長に対象範囲を拡大し、昭和４９年にはプレジャーボート等を含む総トン数２０トン未満の船舶を対象として、一級小型船舶操縦士から四級小型船舶操縦士までの資格区分が定められた。

さらに、平成１０年には、水上オートバイやバスフィッシングボート等の手軽な船舶の増加を受け、五級小型船舶操縦士の資格区分が加えられて海洋レジャーの普及を背景とする時代の変化に対応してきたが、平成１５年６月１日プレジャーボートの利用者及び小型船舶の海難事故の増加を受けて、ボート、ヨット用免許を一級及び二級小型船舶操縦士免許とし、水上オートバイ用免許を特殊小型船舶操縦士免許とする資格区分の再編が行われ、遵守事項を新たに規定するなどの、制度の改正が行われた。

このような状況の下、門司地方海難審判庁においては、プレジャーボートに係わる海難のうち、平成１０年から平成１４年の５年間ににおける衝突海難の裁決事例について分析を試みた。

本分析により、プレジャーボート衝突海難の実態について、プレジャーボートの利用者や、プレジャーボートと利用海域を一にする他の船舶の乗組員、関連する海事関係者等の理解が得られ、同種海難の再発防止に寄与することが出来れば幸いである。

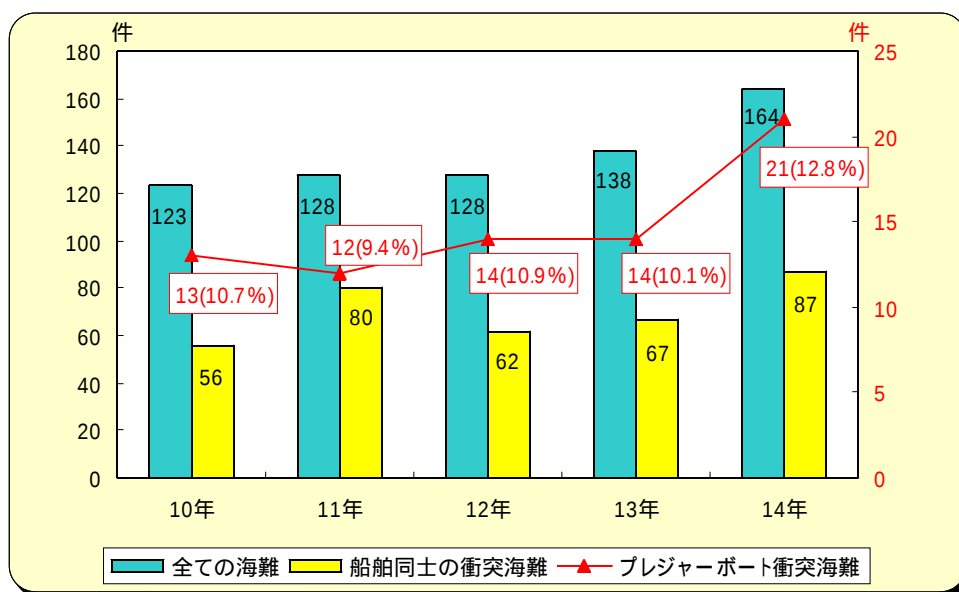
1 プレジャーボートの衝突発生状況

(1) 裁決件数及び相手船の船種

平成10年から平成14年の5年間に、門司地方海難審判庁において裁決が言い渡された全ての海難は681件、船舶同士の衝突海難は352件であり、そのうち、プレジャーボートが係わる衝突海難74件148隻を対象として分析を試みた。

言い渡された各歴年別の裁決件数は、平成14年に、全海難及びプレジャーボートが係わる衝突海難ともに増加しているが、全海難に対するプレジャーボートが係わる衝突海難の割合を見ると、その増加傾向が伺える。

図1 裁決言渡件数の推移

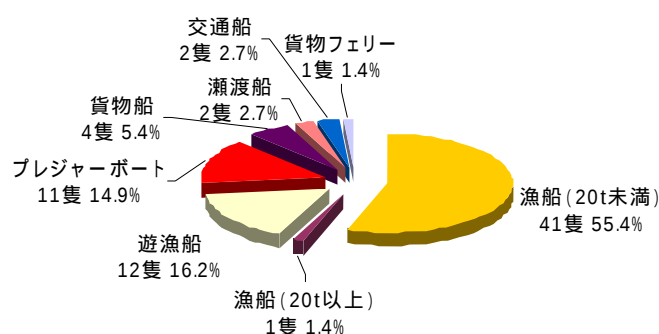


プレジャーボートと衝突した相手船は20トン未満の漁船が約6割

プレジャーボートと衝突した相手船の船種は、74隻中漁船が42隻と圧倒的に多く57%を占め、そのうち、総トン数20トン未満の漁船が41隻、総トン数20トン以上の漁船が1隻であった。それに次いで遊漁船が12隻、プレジャーボートが11隻であり、漁船、遊漁船及びプレジャーボートの3船種で88%を占める結果になっている。

なお、水上オートバイもプレジャーボートとして分析を行っているが、74件中、水上オートバイが係わった衝突は1件だけであり、水上オートバイ同士の衝突である。

図2 プレジャーボートと衝突した船種(隻数)



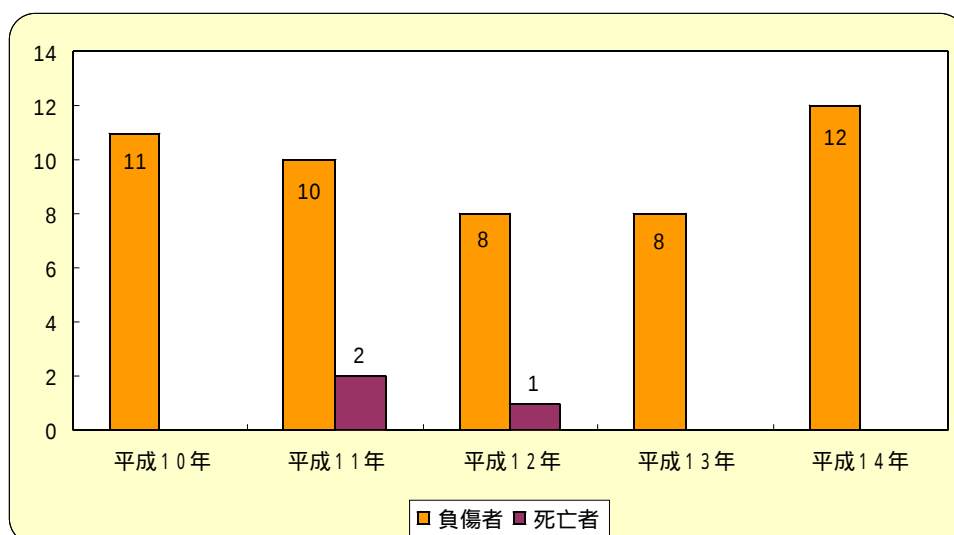
(2) 死傷者数及び発生率

死傷者の発生率は1.5倍以上

調査対象とした74件148隻のプレジャーボート衝突海難に対して、負傷者は49人、死亡者は3人であり、約2.8隻に1人の確率で死傷者が発生している。

ところで、平成10年から平成14年の5年間に、門司地方海難審判庁で裁決された全船種の衝突海難については、737隻の対象船舶に対して死傷者数(行方不明1人を含む。)が170人であり、4.3隻に1人の発生率となっている。このことから、プレジャーボートが係わる衝突海難については、衝突海難全体の1.5倍以上の比率で死傷者が発生していると言える。

図3 死傷者の数(人数)



(3) 衝突時の運航状態

一船が錨泊・漂泊中の衝突が80%を占める

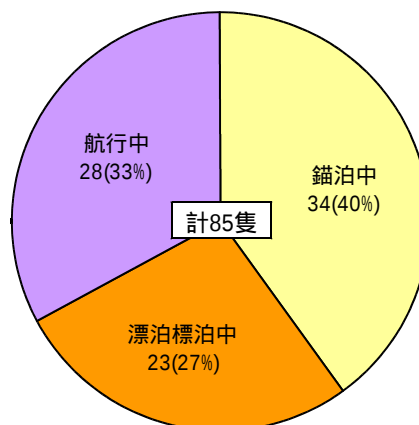
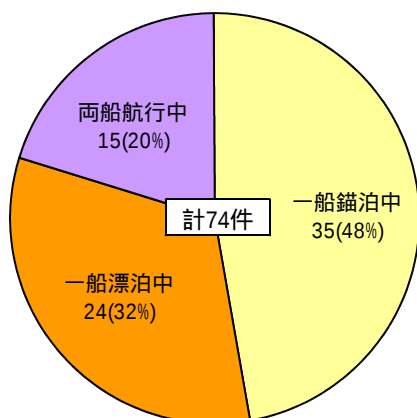
プレジャーボートの衝突を発生時の両船の運航状態によって分類すると、両船とも航行中に発生した件数は15件、一船が錨泊中に発生した件数は35件、一船が漂泊中に発生した件数は24件である。この結果、航行中の船舶同士が衝突した事例の占める割合は約20%であるが、一船が錨泊中または漂泊中に衝突した事例は合わせて59件となり、約80%を占めている。

錨泊・漂泊中に衝突された船舶の97%がプレジャーボート

また、プレジャーボートに限ってその運航状態を分類すると、プレジャーボート同士の衝突における相手船11隻を加えた85隻中、57隻が錨泊・漂泊中であつた。このことは、一船が錨泊・漂泊中に発生した衝突は59件であるから、錨泊・漂泊中に衝突された船舶59隻中、97%がプレジャーボートであることを示している。

図4 衝突時の運航状態

図5 衝突時の運航状態(プレジャーボート)



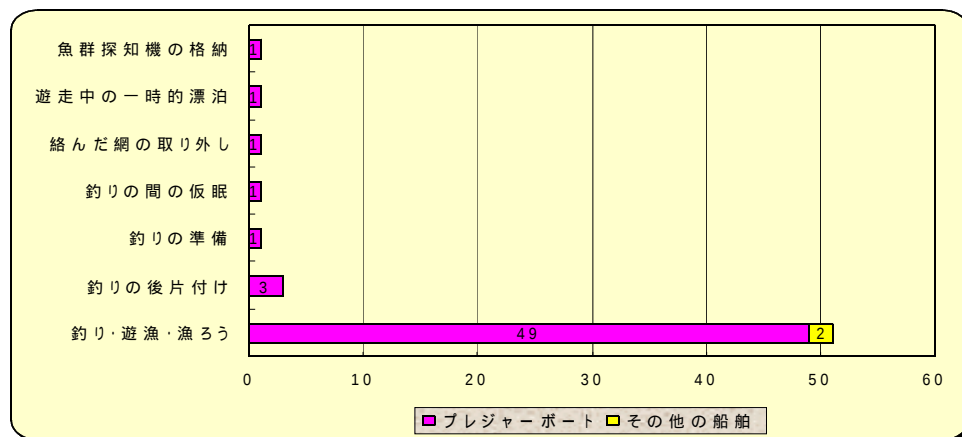
(4) 錨泊・漂泊中の船舶の行動

錨泊・漂泊中の行動は、ほとんどが釣り中

錨泊・漂泊中の船舶59隻(うちプレジャーボートは57隻)が衝突時に何をしていたのか、その行動内容を分類すると、釣り、遊漁及び漁ろう中が合わせて51隻となり、そのほとんどを占めている。その他、釣りの後片付け、釣

りの準備等となっていて、釣りや漁ろうに関連したことを行っている間に衝突されていることが明らかである。

図6 錨泊・漂泊中船舶の行動(単位:隻)



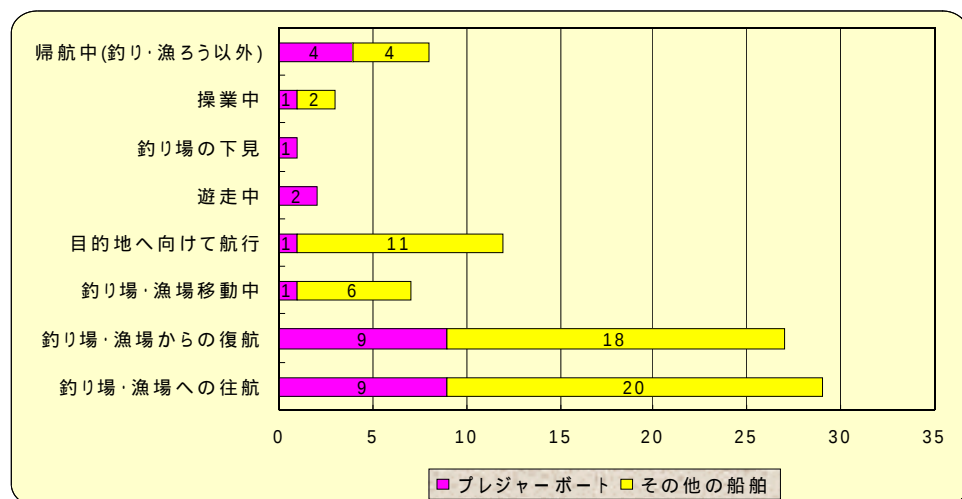
(5) 航行中の船舶の運航目的

釣りや漁ろうの目的で航行中が75%

衝突発生時に航行中であった船舶は89隻(うちプレジャーボートは28隻)であり、その運航目的を分類すると、釣り場あるいは漁場への往路航行中が29隻、釣り場あるいは漁場からの復路航行中が27隻で、両者を合わせると56隻となり約63%である。また、釣り場あるいは漁場移動中の船舶が7隻、釣り及び操業中が3隻、釣り場の下見が1隻あり、釣りや漁ろう等の目的で運航している船舶は合計67隻となって、約75%を占めている。

この他には、釣り場や漁場へ向かう以外の目的で航行中の船舶が12隻、釣りあるいは漁ろう以外の目的で発航して帰航中の船舶が8隻、遊走中の船舶が2隻である。

図7 航行中船舶の運航目的(単位:隻)



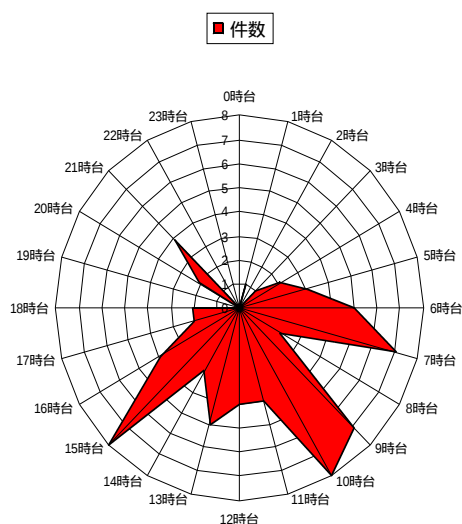
(6) 発生時刻

日中にほとんどの事故が発生している

プレジャーボートが係わる衝突海難は、07時台、09時台から10時台及び15時台に多く発生していて、朝、釣り場等に到着して釣り等を開始したころ、午前中に1回及び午後に1回の、1日3回事故が集中する時間帯があることを示している。

夜間の発生件数がほとんどないのは、分析対象船舶がプレジャーボートであるので、夕刻までにはほとんどのプレジャーボートが帰港しているためと思われる。

図8 発生時刻別件数



(7) 船舶の長さ

小さな船同士の衝突である

船舶のおおよその大きさを比較するため、船舶の長さを指標として分類した。

148隻を分類した結果、7メートル未満の船舶が50隻で約34%、12メートル未満の船舶が114隻で77%、20メートル未満の船舶まで含めると141隻で約95%となり、20メートル以上の船舶は7隻のみで、プレジャーボートが係わる衝突は、主として、小さな船同士の衝突であることを示している。

図9 船舶の長さ

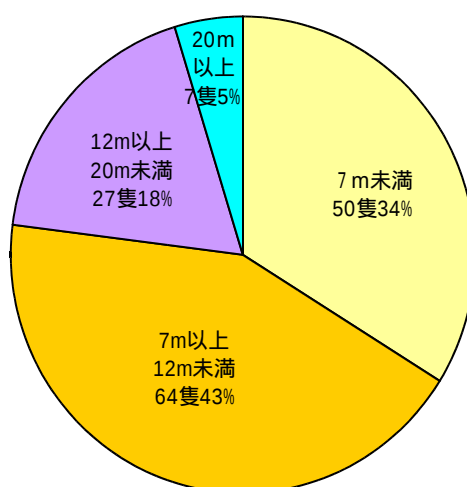
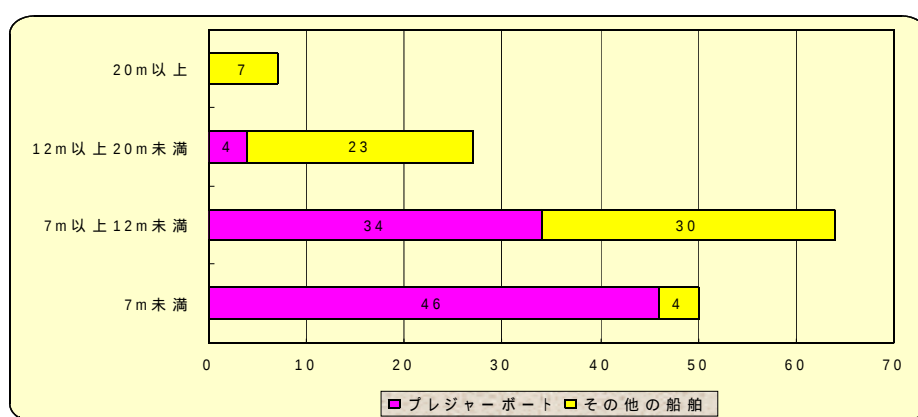


図10 船舶の長さ(隻数)



2 衝突原因の分類

海難原因は、裁決においてそれぞれの船舶に対して複数指摘されることがあり、148隻について指摘された原因を集計すると延べ162となる。この原因をプレジャーボートとそれ以外の船舶について、それぞれ運航状態別に分類した。

ところで、裁決において、一方の船舶がとった行動については原因となる過失が認められず、相手船の行動のみに原因が認められた事例が74件中12件あった。従って、実際には136隻に対して、162の原因が指摘されている。

表 - 1 原因の有無(隻数)

	航行中のプレジャーボート	錨泊・漂泊中のプレジャーボート	航行中のプレジャーボート以外の船舶	錨泊・漂泊中のプレジャーボート以外の船舶	合 計
原因あり	27	50	57	2	136
原因なし	1	7	4	0	12
合 計	28	57	61	2	148

なお、分類項目において、動静監視不十分とは、相手船を認めていたが、衝突のおそれがあるかどうか判断できるよう、十分に注意を払って継続的に見張りを行っていなかったことであり、見張り不十分の一形態である。

表 - 2 原因の分類(原因数)

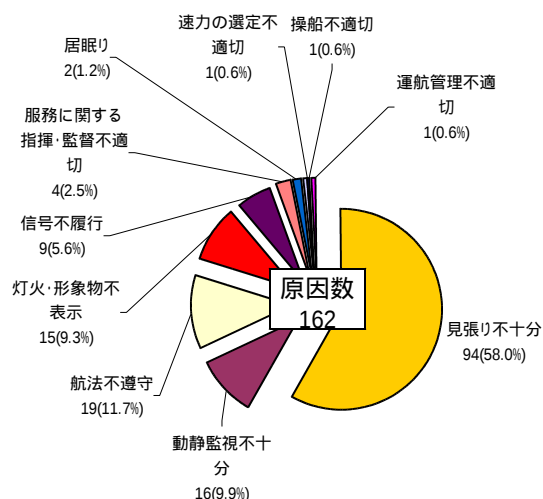
原 因	航行中のプレジャーボート	錨泊・漂泊中のプレジャーボート	航行中のプレジャーボート以外の船舶	錨泊・漂泊中のプレジャーボート以外の船舶	計	割 合 (%)
見張り不十分	18	28	46	2	94	58.0
動静監視不十分	2	10	4	0	16	9.9
信号不履行	0	7	2	0	9	5.6
灯火・形象物不表示	4	7	4	0	15	9.3
速力の選定不適切	1	0	0	0	1	0.6
操船不適切	0	0	1	0	1	0.6
航法不遵守	4	10	5	0	19	11.7
居眠り	0	0	2	0	2	1.2
服務に関する指揮・監督不適切	0	0	4	0	4	2.5
運航管理不適切	0	0	1	0	1	0.6
計	29	62	69	2	162	100.0

(1) 全ての船舶について

見張り不十分が約 70 %

指摘された全ての原因数 162 のうち、見張り不十分が 94、動静監視不十分が 16 であり、この両者を見張り不十分として集計すると 110 で約 70 % となる。これに次いで航法不遵守と灯火・形象物不表示が多く、これら 3 種類による原因数の合計が 144 となり全体の約 90 % を占める。

図 11 原因の分類(全船舶)

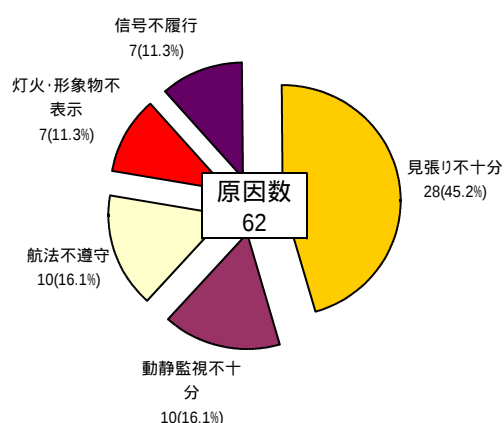


(2) 錨泊・漂泊中のプレジャーボートについて

見張り不十分が約 60 %

錨泊・漂泊中のプレジャーボート 57 隻のうち、原因が指摘されなかった 7 隻を除き、50 隻について指摘された原因数は 62 であり、最も多いのが見張り不十分の 28 で、次いで動静監視不十分が 10、航法不遵守が 10 となっている。動静監視不十分を見張り不十分として集計すると 38 になり、約 60 % を占める。さらに、信号不履行と灯火・形象物不表示とが、それぞれ 7 指摘されている。

図 12 原因の分類(錨泊・漂泊中のプレジャーボート)

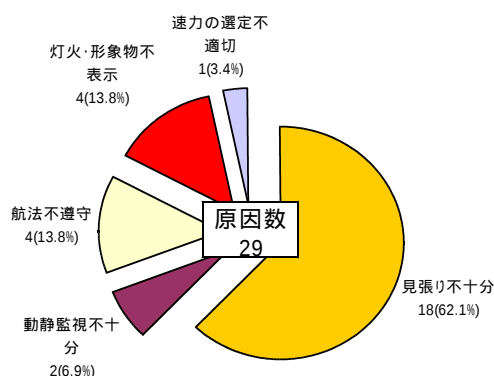


(3) 航行中のプレジャーボートについて

見張り不十分が約70%

航行中のプレジャーボート28隻のうち、原因が指摘されなかった1隻を除き、27隻について指摘された原因数は29で、動静監視不十分を見張り不十分として集計すると20となり、約70%を占め、次いで灯火・形象物不表示、航法不遵守が各4指摘され、それぞれ約14%を占めている。

図13 原因の分類(航行中のプレジャーボート)

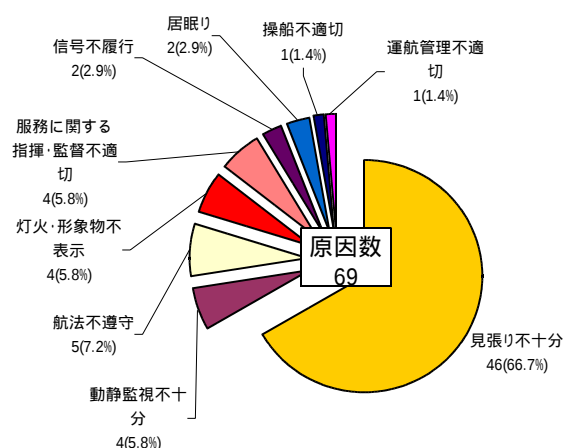


(4) プレジャーボート以外の船舶について

見張り不十分が約70%

プレジャーボート以外の船舶63隻中、錨泊・漂泊中であつたのは2隻のみで、61隻が航行中であつた。この61隻のうち、原因が指摘されなかった船舶が4隻あり、残り57隻について指摘された69の原因のうち、見張り不十分と動静監視不十分とを合わせると50となり、72%を占めている。プレジャーボート以外の船舶のうち、錨泊・漂泊中であつた2隻については、見張り不十分2が指摘されていて、この原因が航行中及び錨泊・漂泊中を合わせた全体の原因の73%を占めている。

図14 原因の分類(航行中のプレジャーボート以外の船舶)



これらの結果から、

どのような運航状態においても、見張り不十分が最も多い原因となっている。

3 プレジャーボートの衝突の特徴

(1) 錨泊・漂泊中のプレジャーボートについて

門司地方海難審判庁において、平成10年から平成14年の5年間に裁決が言い渡された全船種についての船舶同士の衝突は352件で、このうち、一船が錨泊・漂泊中に発生した件数は147件あり約42%になっている。この割合と、分析対象74件中80%が、一船が錨泊・漂泊中であることを比較すると、プレジャーボートに係わる衝突は、一船が錨泊・漂泊中である場合がいかに多いかがわかる。

錨泊・漂泊中は釣り等のため見張り不十分

一船が錨泊・漂泊中の衝突においてその船種の内訳を見ると、衝突された船舶はプレジャーボートが圧倒的に多く、そのうち93%のプレジャーボートが衝突時に釣り等を行っていた。

これらのプレジャーボートが指摘された原因は、先に示したとおり、見張り不十分、動静監視不十分の順となっていて、いわゆる見張り不十分が60%を超え最も多い。

このことから、プレジャーボートは、元来、釣り等を行う目的で使用されるため、操船者はもとより、たとえ同乗者があったとしても、錨泊・漂泊中に専任で見張りに当たることはほとんどなく、一般的に停泊当直に対する意識が低いのに加え、釣り等に熱中していると、更に見張り不十分になる可能性が高いと言える。

十分見張りを行っていて何もせずに衝突

ところで、裁決内容を見ると、十分見張りも動静監視も行っていて、そのまま接近すると衝突のおそれがあることを認識していながら、何も対応策をとらず衝突し、原因として、信号不履行や、衝突を避けるための措置または協力動作をとらなかった（航法不遵守）ことのみが指摘された事例が全体で13件あり、これらの事例のうち、一船が錨泊・漂泊中の事例が11件であった。

音響信号を行うことができないプレジャーボートがある

また、長さ12メートル未満の船舶については、汽笛等の設置が強制規定ではなく、これらの船舶が汽笛等を設置しない場合は、「有効な音響による信号を行うことができる他の手段」を講じておかなければならないこととなっている。

しかし、十分見張りを行っていたのに何も対応策をとらずに衝突した事例のうち、信号不履行が直接原因とならない場合は、裁決書に信号設備の有無について明確に記載されていない事例もあるが、明らかに有効な音響による信号を

行うことができる他の手段を講じていなかったため、錨泊・漂泊中、接近してくる他船に気付いても音響信号を行うことができなかった事例が3件あった。

両船が航行中であった事例も含め、相手船を視認している状況で何も対応策をとらなかった船舶について、対応策をとらなかった理由を整理してまとめると、次の2項目であった。

何か用事がある（例えば釣果を尋ねるため）自船に近づいて来るものと思っていた。（3件）
いずれ接近したら相手船が自船を避けると思っていた。（10件）

以上のような何も対応策をとらなかった理由は、プレジャーボートあるいは一般的に小さな船舶の衝突における、次のような運航者の心理や、プレジャーボート等の運航状況を示しているものと思われる。

運動性能が良いことから、そのまま進行してくると衝突する状況であっても直前の避航が可能であるため、間近に接近してから避航してくれると思う。

自らの操船方法についても、錨泊・漂泊中のプレジャーボート等を避航する際、間近に接近してから避航していることが多く、また、船体が小さいため、他船が近距離を航過する状況であっても、あまり危険を感じない。

錨泊・漂泊中のプレジャーボートにしてみれば、航行して接近してくる他船が避航するのが当然であるという意識から、見張りがおろそかになっている。

相手船が避航する様子がないと気付いたときは、至近に迫っていて間に合わず、何もすることができない。

このような事例は、一般の貨物船等についてはまれで、プレジャーボートや小型船に特有のものである。

(2) 航行中の船舶について

航行中の船舶から錨泊・漂泊中のプレジャーボートは見えにくい

一方、錨泊・漂泊中のプレジャーボートが衝突された 57 件について、その相手船である航行中の船舶（プレジャーボートを含む。）が指摘された原因数は 64 であり、そのうち、見張り不十分（動静監視不十分を含まない。）が 50 で、その占める割合は約 80 % となっている。この割合は、全体の原因分類における見張り不十分（動静監視不十分を含まない。）が 58 % であったことと比較するとかなり多いと言える。

このことから、航行中の船舶にとって、錨泊・漂泊中のプレジャーボートは、小さくて遠方からでは見えにくい、あるいは止まっていることで背景に紛れる、航跡が生じないことなどで注意を引きつけにくい等、視認しにくい船舶であるということが推測できる。

また、7メートル未満の船舶に対しては、錨泊中の灯火・形象物の表示義務が緩和されている上、錨泊・漂泊中のプレジャーボート側の見張り不十分及び動静監視不十分によって、これらのプレジャーボートが結果的に信号不履行になることから、この点からも、錨泊・漂泊中のプレジャーボートは、注意を引きつけにくい状態の船舶であると考えられる。

従って、航行中の船舶にとって、錨泊・漂泊中のプレジャーボートは、遠距離からでは見えにくく、一旦進行方向を見た時点で錨泊・漂泊している船舶がないと判断してしまえば、接近しても錨泊・漂泊中のプレジャーボートから注意を喚起されることが少ないので、見落としてしまう危険性が大きいと言える。

(3) 裁決事例

[事例 1]

A 丸は B 丸が船首方向にいないと思いこんでいた

B 丸は A 丸が釣果を聞くために近づいてくると思っていた

遊漁船 A 丸は、漂泊中のプレジャーボート B 丸を左舷船尾方に一見して抜錨したのち、11時59分わずか前左回頭を終えて針路を198度に定めたとき、B丸が正船首400メートルとなった。船長は、B丸が回頭後の船首方向とは外れたところにいると思いこんでいて動静監視を十分に行わず、12.0ノットに増速して釣り客と雑談をかわしながら続航中、B丸船長は、抜錨を終えたA丸が回頭するのを視認したのち、11時59分わずか前A丸が左舷正横400メートルのところから、自船に向首して増速し、その後衝突のおそれのある態勢で接近してくるのを知ったが、釣果を尋ねるつもりで自

船に近づいてくるものと思い、避航を促す有効な音響信号を行わず、船外機を始動して移動するなど同船との衝突を避けるための措置をとることなく、同船の動きを見守ったまま漂泊中、12時00分衝突した。

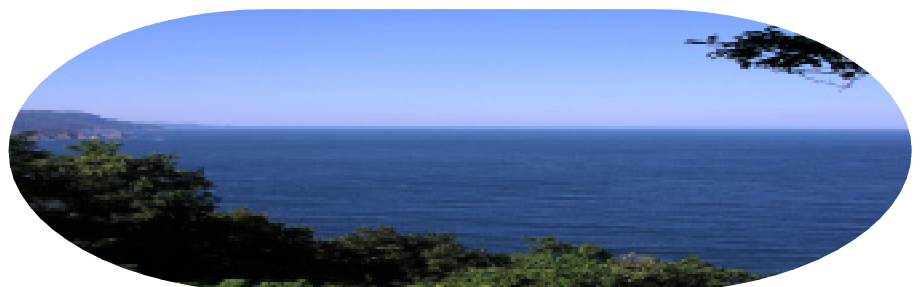
[事例 2]

A 丸は B 丸を見落とし前路に他船はいないと思っていた

B 丸は航行中の A 丸が避けてくれるものと思っていた

漁船 A 丸は、15時56分少し過ぎ針路231度速力8.0ノットで進行中、正船首方900メートルに錨泊中のプレジャーボート B 丸を視認できる状況であったが、A 丸船長が前方を一瞥しただけで同船を見落とし、15時58分 B 丸が正船首500メートルになってその後衝突のおそれのある態勢で接近した。A 丸船長は、前方を一瞥したとき B 丸を見落としていたことから、前路に他船はいないものと思い周囲の見張りを十分に行わずに続航中、16時00分原針路、原速力のまま衝突した。

また、B 丸は、長さ6.07メートルの汽笛を装備していないプレジャーボートで、船長が有効な音響による信号を行うことのできる手段を講じないまま発航し、釣り場に至り、錨泊中の船舶が表示する球形形象物を掲げずに錨泊した。B 丸船長は、15時56分少し過ぎ帰航の準備をしているとき、北東方900メートルのところに、自船に向かって接近する A 丸を視認できる状況であったが同船を見落とし、15時58分 B 丸の船首が045度を向いているとき、右舷船首6度500メートルのところに A 丸を初認した。その後、船長は、A 丸に対する動静監視を行って衝突のおそれのある態勢で接近することを認めたが、有効な音響による信号を行うことのできる手段を講じていなかったため注意喚起信号を行わず、更に接近しても、航行中の A 丸が避けてくれるものと思い速やかに錨索を解き、機関を使用して移動するなど衝突を避けるための措置をとることなく錨泊を続け、15時59分半わずか過ぎ、100メートルばかりに接近して危険を感じ、機関を前進に掛けたが錨索が張って機関が停止し、前記のとおり衝突した。



4 プレジャーボートの衝突防止に向けて

プレジャーボートが係わる衝突について、これまでの分析結果をまとめると、主な内容は次のとおりである。

プレジャーボートが係わる衝突において、プレジャーボートに衝突した相手船は、漁船、遊漁船及びプレジャーボートで約 88% を占めている。

ほとんどが小さな船同士の衝突であって、汽笛の設置を義務付けられていない船舶が 77%、灯火及び形状物の表示義務が緩和されている船舶が 34% あった。

一船が錨泊・漂泊中に発生している事例が 80% を占める。

錨泊・漂泊中に衝突された船舶のほとんどがプレジャーボートである。

錨泊・漂泊中のプレジャーボートの衝突原因は、見張り不十分及び動静監視不十分で 61% を占めていて、それに次いで、見張り等を行っていたのに衝突を避けるための措置をとらなかった航法不遵守が 16% 指摘されている。

航行中の船舶が錨泊・漂泊中のプレジャーボートに衝突した場合の原因は、見張り不十分（動静監視不十分を含まない。）が 80% を占める。

衝突した船舶同士の一船が、相手船に対する見張りを十分に行っている状況で、衝突のおそれのある態勢で接近しているのを認識していながら、何も衝突を避けるための措置をとらずに衝突した事例が 74 件中 13 件あって、プレジャーボートが係わる衝突の特徴の一つである。



これらの分析結果から、プレジャーボートの衝突防止策を、次のように提言する。

(1) 錨泊・漂泊中のプレジャーボートの衝突防止策

錨泊・漂泊中こそ周囲に対する十分な見張り

原因の分析から明らかなとおり、プレジャーボートは、錨泊・漂泊中であっても周囲に対する十分な見張りを行わなければならない。特に、海上においては、陸上における自動車交通の道路のように、航行中の他船が接近してくる方向が定まってい不在のだから、運航者は勿論、もし同乗者がいれば見張りを行う方向、見張りを行う時間帯を分担するなどして、継続して全方位にわたる十分な見張りを行う必要がある。

また、錨泊・漂泊中のほとんどの場合、釣り等に興じているのだから、見張りが不十分になりやすいということを常に意識しておく必要がある。

プレジャーボートの運航者は、一般的に、航行中の見張りの必要性は十分認識しているが、錨泊・漂泊中には、釣り等に夢中になったり、航行中の他船が

避けてくれるであろうと思ったりして、見張りの必要性を忘れたり、軽視している傾向にある。しかし、これまで見てきたように、錨泊・漂泊中に衝突された事例が著しく多いのであるから、「**錨泊・漂泊中こそ十分な見張り**」が必要であるということを、強く意識するべきである。

有効な音響による信号手段の準備と注意を喚起する信号の励行

錨泊・漂泊中のプレジャーボートに対する原因の分類で、信号不履行が原因として指摘されたのは7で11%であったが、それ以外に航法不遵守が指摘された10隻のうち、汽笛の設置が強制されていないことや衝突の状況から、原因として指摘されていないものの、6隻が注意を喚起する信号を行っていないかった。

もし、これらのプレジャーボートが有効な音響による信号手段で、注意を喚起する信号を行っていれば衝突を防ぐことができた可能性は十分考えられるので、錨泊・漂泊中のプレジャーボートは、接近する他船を認めたら、積極的に注意を喚起する信号を行うことが有効な衝突防止策の一つと言える。

従って、注意を喚起する信号を励行するためには、汽笛の設置が義務づけられていない長さ12メートル未満の船舶も、発航前に、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じておく必要がある。

最近では、プレジャーボートや小型船用に携帯式の音響信号装置も市販されているので、法的な義務規定の有無にかかわらず、必要な時機に有効な音響信号を発することができるよう、準備をしておくべきである。

自船の存在を明示

錨泊中の長さ50メートル未満の船舶は、夜間においては白色の全周灯1個、昼間においては球形の形象物1個を、最も見えやすい場所に掲げることになっている。また、漂泊中の船舶は、航行中の船舶として、夜間、その長さに応じた灯火を表示することになっているが、昼間については特に定めがない。また、いずれの場合においても、7メートル未満の船舶については、灯火及び形象物の表示について、緩和規定が設けられている。

ところで、これまで述べたように、錨泊・漂泊中のプレジャーボートは、航行中の他船から見て非常に見えにくい存在となっているのだから、衝突防止の観点からは、自船の存在を周囲に明示することも有効な衝突防止策の一つと言える。

具体的には、法的な定めの有無にかかわらず、昼間については目立つ旗等を掲げたり、夜間については乾電池で使用可能な携帯式灯火や発光信号器を用意するなど、日頃からその準備をしておくべきである。

接近してくる他船は自船を認めていないと判断した方が安全

錨泊・漂泊中のプレジャーボートは、自船に接近してくる他船を認めた場合、相手船が自船を認めているとは限らないことを十分に考慮しておく必要がある。

プレジャーボートの衝突の特徴で述べたとおり、相手船が指摘された原因の80%は見張り不十分（動静監視不十分を含まない。）であることを考えると、自船に向首して接近してくる場合は、自船を認めていないと判断した方が安全であると言える。

特に、至近距離に近づけば相手船が避航するであろうと憶断することは非常に危険で、衝突の危険を感じたときは既に自船の対応では間に合わない状況となるので、危険であると判断する距離を自船の対応措置で何とか衝突を避けることができるよう、十分遠距離に設定しておくべきである。

（２） 航行中の船舶の衝突防止策

緊張感を保った厳重な見張りが重要

航行中の船舶（プレジャーボートを含む。）については、原因の分析やプレジャーボートの衝突の特徴から、見張りが衝突防止策の最も重要なものであることは明らかである。

見張りを行っていたつもりであるが、衝突まで相手船に気付かなかった例として、周囲に他船が少なく自船の針路上には他船はいないであろうと思いこんで漫然と前を見ていただけであったり、先に見つけた一船のみに注意を注いで他の方向を見ていなかったり、針路を転じようとして陸岸や物標のみを見続けたりするなど、緊張感を欠いた見張りや、何か他のことに気をとられた状態の見張りとなっている事例が挙げられる。

このような状態の見張りとならないように、常時、視覚及びレーダー等あらゆる手段で、自船の進行方向は勿論、水域の広狭や地形、船舶の多さ等によって必要な方向について、緊張感を保って注意深く見張りを行う必要がある。

錨泊・漂泊中のプレジャーボートは見えにくい

特に、プレジャーボートが係わる衝突については、一般的に小さな船舶同士であることから、遠距離からでは視認しにくいこと、また、相手船が錨泊・漂泊中の場合には注意を引きつけられにくいことに十分留意する必要がある。

従って、進行方向を一見したときに相手船を視認できなかったとしても、他船は存在しないと即断することなく、連続して厳重な見張りを行わなければならない。

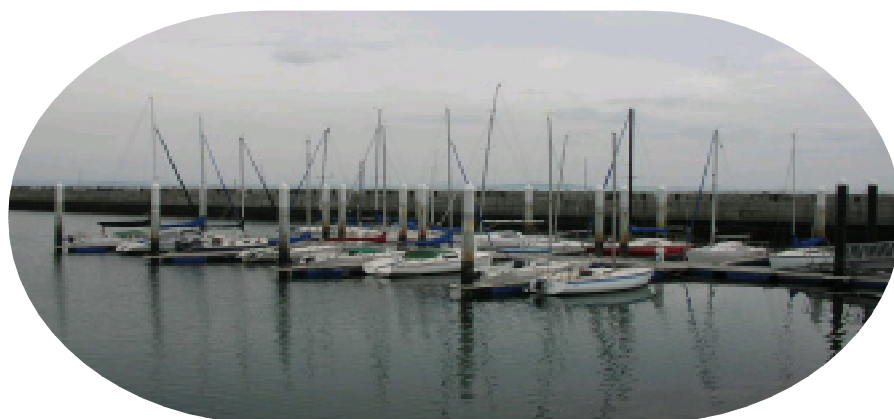
本分析の結果から、これらの防止策が確実に実行されれば、プレジャーボートが係わる衝突は、そのほとんどを防ぐことができると言える。

おわりに

プレジャーボートの行動海域は、一般的に陸岸に近く、また、主として釣り等を行う目的から、小型漁船の行動海域と重なり合う場合が多い。同一海域を共有し、一方は職業として、他方はレジャーとして船舶を運航している状況であり、両者の船舶を運航するうえでの意識に違いがあることは否めない。しかし、安全運航の確保という観点からは、意識においても、実際にとるべき行動においても、違いがあってはならないのが当然である。我々の共有の財産である「海」を有効に活用し、親しみ、その恩恵を享受するためには、安全な海であることが最も優先されるべきことである。

また、本分析において、プレジャーボートの衝突は、一船が錨泊・漂泊中に多く発生していることが明らかであり、一般的に小さな船同士の衝突であるために視認しにくく、錨泊・漂泊中の船舶が自船の存在を明確に示す必要性や、航行中及び錨泊・漂泊中船舶の両者について、「十分な見張り」が求められることを述べてきた。

海難審判庁における各種の統計や分析において、プレジャーボートといわず、全ての船舶の衝突について指摘されている原因の最たるものは「見張り不十分」である。見張りを十分に行うことは、船舶運航における基本中の基本と言える。このことは、船舶の運航者、海事関係者に当然のこととして理解されているが、改めて「十分な見張り」の実践を強調して本分析を締めくくることがしたい。



海難審判庁
Marine Accident Inquiry Agency

門 司 地 方 海 難 審 判 庁

〒801-0841

北九州市門司区西海岸1丁目3番10号 門司港湾合同庁舎10階

電 話 093-331-3721

FAX 093-331-1324

海難審判庁ホームページ：<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>