



～ 海難の再発防止に向けて ～

主な内容

- 国際協力事業団（JICA）集団研修に講師派遣
- 「海難レポート2003」の刊行
- 裁決事例分析 ～プレジャーボートの海難～
 - ・ 酒酔い操縦で居眠りして乗り揚げ
 - ・ 水上オートバイが無資格者が操縦して防波堤に衝突
 - ・ 水上オートバイが波打ち際で遊泳者と接触
 - ・ 救命胴衣を着用していない同乗者がモーターボートから転落して溺死
- 統計速報コーナー
- トピックス

国際協力事業団（JICA）集団研修に講師派遣

本研修は、我が国の海運分野における国際協力の一環として、東南アジア諸国の海運行政官を対象として、「日本の諸制度を応用し自国の状況に即した海運政策を目指す」ことを目的に、毎年実施されているものです。

東南アジア地域においては、多数の海難が発生しているにもかかわらず、海難調査に関する制度をもたない国もあることから、我が国の海難審判制度を参考としたい旨の協力依頼が海事局外航課を通じてありました。

6月26日、講師として高等海難審判庁総務課 佐野企画係長が講演し、午前の講演に引き続き、午後は長官・所長へ表敬訪問、執務室及び審判廷の見学等を行いました。研修には6名（5カ国）が参加し、活発な意見交換が行われました。特に、海難審判と民事・刑事裁判との関係や日本の領海内における外国船海難の取扱いについて質問が集中し、海難調査への関心の高さと真剣に取り組む姿勢がうかがえました。

今後もJICAの主催する研修等に対して積極的に講師を派遣していきます。



研修模様



JICA研修者の審判廷見学

「海難レポート2003」の刊行

「海難レポート2003」は、海難と海難審判行政の現状を広く国民、関係行政機関及び海事関係団体などに紹介し、理解を深めていただくための年次報告書として刊行しました。

特集 「外国船の海難」

近年、海難全体では減少傾向にあるなか、外国船が関連した海難は、毎年150～180件程度発生しており、増加の傾向にあります。

平成14年に発生した海難で理事官が認知した6,137件のうち、外国船関連海難は179件で、これらの海難によって、72人の死傷者等(死亡者11人、行方不明者12人、負傷者49人)が発生しています。

平成14年に地方海難審判庁で行った外国船関連海難の裁決は、66件(71隻)で、事件種類では、衝突が61件と9割を占め、他に乗揚4件などとなっています。

衝突事件の海難原因をみると、「見張り不十分」が43%、「航法不遵守」が41%とほぼ同数になっており、裁決全体と比較して「航法不遵守」の割合が高くなっています。この「航法不遵守」の内訳をみると、「港則法の航法」、「視界制限状態における航法」など、日本の港における航法、霧の発生など我が国特有の条件の下での海難が多く発生しています。

第1章 最近の海難審判庁の動き

・海難調査の国際協力体制の強化

国際海事機関(IMO)、国際海難調査官会議(MAIIF)、アジア地域海難調査機関会議(ARMAIM)などの国際会議に参加するとともに、韓国などとの二国間においても、海難調査の国際協力体制の強化を積極的に推進しています。

・海難審判行政の課題と推進

海難審判庁は、「調査・裁決の迅速処理」、「海難調査の分析・広報の充実・強化」、「ITを活用した業務の効率化」を重点改革事項として、国民のニーズに応える質の高い海難審判行政を目指しています。

第2章 海難審判庁のしごと

・海難の認知

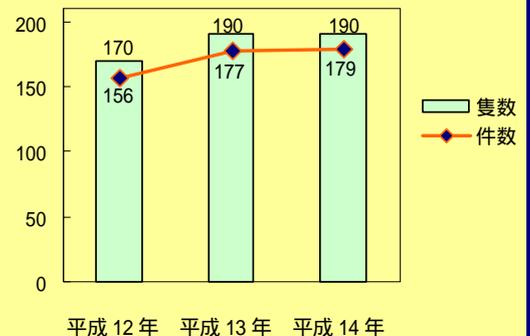
平成14年に発生した海難で理事官が認知したものは、6,137件(7,225隻)で、前年に比べて188件(3%)、隻数で315隻(4%)減少しました。

これらの海難による死傷者は、636人(死亡169人、行方不明68人、負傷399人)で、負傷者は前年より6人減少しましたが、死亡、行方不明者は22人増加しました。

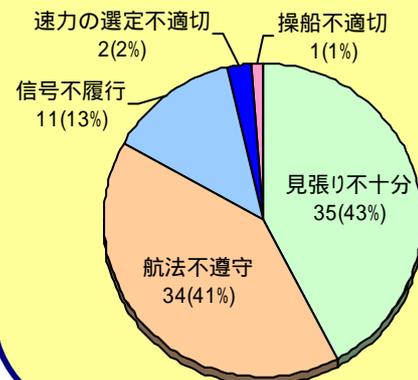
・審判開始の申立

平成14年に理事官が審判開始の申立をした海難は、747件(1,140隻)で、事件種類では、衝突事件が332件(45%)、乗揚事件160件(21%)などとなっています。

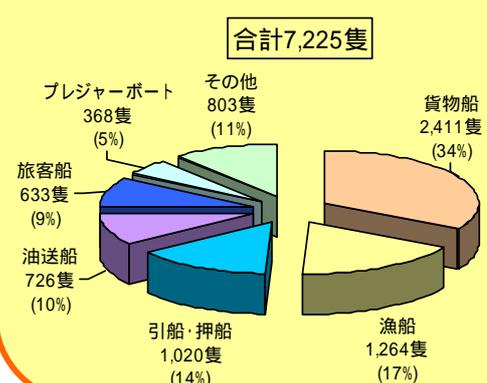
外国船関連海難発生状況の推移



衝突事件の海難原因



船種別発生隻数



・海難審判の判決

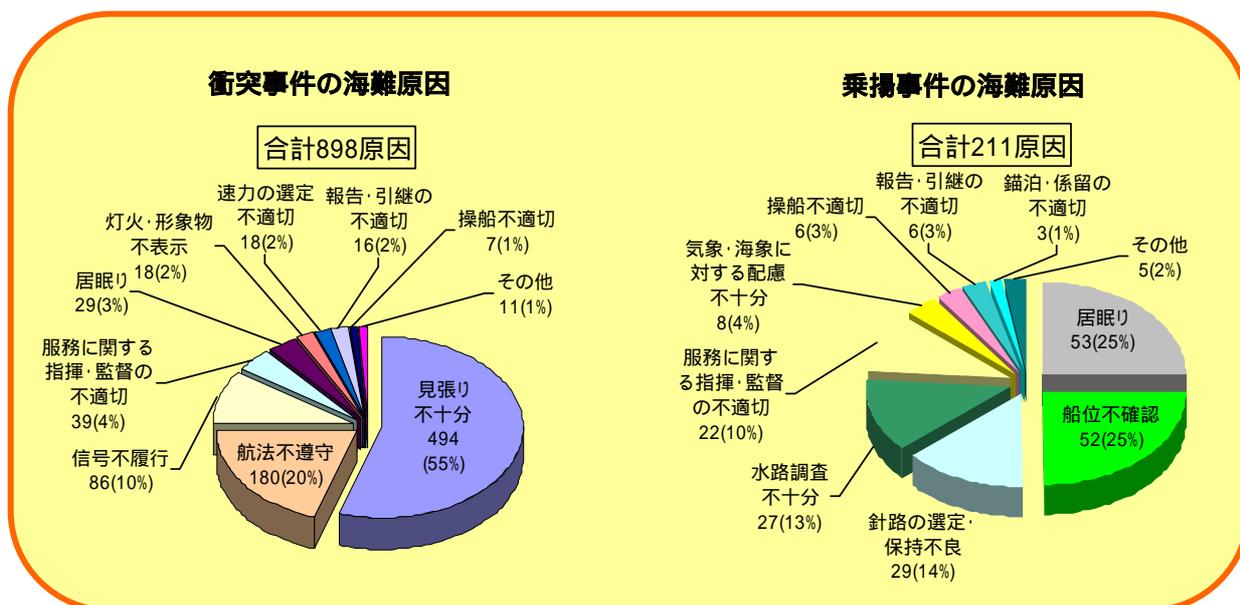
平成 14 年に言渡した判決は、地方海難審判庁 834 件(1,259 隻)、高等海難審判庁 24 件 (36 隻) でした。

第 3 章 判決における海難原因

地方海難審判庁で判決された 834 件を、事件種類と船種からみた海難原因に分けて分析しています。

事件種類からみた海難原因

- ・全判決の 44%にあたる 364 件が衝突事件で、その海難原因としては「見張り不十分」が 55%を占めており、次いで「航法不遵守」(20%)、「信号不履行」(10%)などとなっています。
- ・全判決の 21%にあたる 177 件が乗揚事件で、その海難原因としては「居眠り」と「船位不確認」が、それぞれ 4 分の 1 を占めています。



第 4 章 海難分析

・海難分析集の発行

「GPSと海難」(平成 15 年 4 月刊行)

航海計器としての GPS に着目し、GPS の取扱いが海難発生の要因にかかわったとして判決された事件を分析しています。

・地方海難審判庁の海難原因分析

各地方海難審判庁において、それぞれ特色のある海域、船種、事件種類などにテーマを絞って海難原因の調査・分析を行い、海難の再発防止に関する情報の提供を行っています。

・海難審判情報誌「マイアニュースレター」での判決事例の分析

平成 13 年 7 月から隔月で発行している「マイアニュースレター」では、判決事例を分析し、海上交通の安全確保に有用な情報を関係行政機関、海事団体などに提供しています。

なお、「海難レポート 2003」の内容は海難審判庁ホームページに掲載しておりますが、刊行誌をご希望の方は、高等海難審判庁 総務課 海難分析情報室(連絡先は 8 ページに記載)までお問い合わせください。

裁決事例分析

～ プレジャーボートの海難 ～

酒酔い操縦で居眠りして乗り揚げ

(モーターボートP乗揚事件から)

発生日時、場所：平成14年5月26日12時10分 和歌山県田辺港沖合
気象等：晴、北西風、風力2、上げ潮の初期
損傷：船底外板3箇所に破口を生じて浸水

海難の概要

総トン数15トンのモーターボートは、船長ほか友人5人を乗せ、和歌山県田辺港沖合で、トローリングによるかつお釣りをしたのち帰航中、居眠り運航により田辺沖ノ島灯台の西方の浅礁に乗り揚げた。

海難原因

酒気が完全に抜けない状態で帰航し、居眠り運航の防止の措置をとらなかった。

影響した要因

- ・ 船長はトローリングをしながら同乗者と昼食を取り始め、キャビンの冷蔵庫に入っていた350ミリリットル入り缶ビール3缶をお茶代わりに飲んだ。
- ・ その後も釣りを続け、11時40分釣りを終えて帰航することとしたが、飲酒後まもなくで、酒気が完全に抜けない状況であった。
- ・ フライングブリッジでの一人による操船で、いすに座りながら自動操舵により進行した。

船長の認識・判断

飲酒が安全運航に支障を来すことを認識していない

「酔いが残っているような感じだったが、さほどの量を飲んでいないから大丈夫と思った。定針したときも眠気は感じなかった。乗揚直前の針路に転じたのち眠気を感じないまま居眠りに陥った。酔いがいくらか残っていたこともあって居眠りしたと思う。」

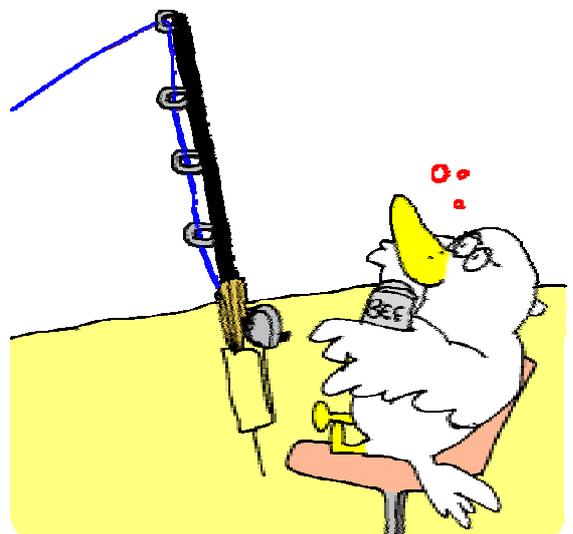
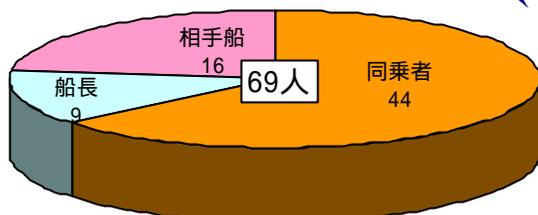
事故を防ぐために

飲酒は本件のように居眠りの原因となることもありますので注意が必要です。

また、本件は、飲酒していない小型船舶操縦士の免許を受有している同乗者がいたので、2人で船橋当直に当たるべきでした。

「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では小型船舶の船長の遵守事項として「酒酔い操縦等の禁止」が規定されています。

死傷者の大半は同乗者！！
自己責任だけでは済まされな
いよ！



飲酒運航による死傷者の内訳
(「プレジャーボート海難の分析」平成14年6月刊行より)

水上オートバイを無資格者が操縦して防波堤に衝突

(水上オートバイM防波堤衝突事件から)

発生日時、場所：平成13年6月17日12時25分 大阪府泉南郡岬町淡輪海水浴場
気象等：晴、風ほとんどなし、海上平穏
損傷等：船首部に亀裂、3人負傷(船長、無資格者、防波堤で釣りをしていた者)

海難の概要

長さ2.84メートルの2人乗り水上オートバイは、船長が後部座席に座り、無資格の女性の友人を前部座席に同乗させて、遊走のため発航した。船長は、プレジャーボートがふくそうする狭い沖防波堤内で友人に操縦を行わせていた。無資格の操縦者は、前方からのプレジャーボートを避けるため停止するつもりがとっさにスロットルレバーを強く握り締めてしまったことから急加速しながら進行し、そのまま防波堤に衝突した。

海難原因

船長が自ら操縦しなかったことと、無資格の操縦者がスロットルレバーを誤操作したこと。

影響した要因

- ・無資格者の人間関係の甘えから船長に要請
- ・断り切れない船長の安全意識の欠如

- ・無資格の操縦者は、友人である船長に頼めば操縦させてくれると思った。
- ・船長は、友人からの要請を断りきれなかった。
- ・そこで船長は、スロットルレバーの握りを強めると加速し、放すとアイドリング状態に戻ることなどの操縦法を一応説明した。
- ・遊走当初は、後部座席の船長が操縦していたが、少しの間なら無資格の操縦者に操縦を行わせても良いと思い、自ら操縦することなく航走を始めた。
- ・無資格の操縦者は、操縦は何とかできたが、衝突などの危険回避措置の知識は全くないため、危険が迫ったときパニックに陥り誤操作を招いてしまった。

事故を防ぐために

船長はいくら親しい友人から操縦したい旨の要請を受けても、しっかりと説得して断りましょう。

「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では小型船舶の船長の遵守事項として、水上オートバイを操縦するときは、免許受有者が直接操縦しなければならないことが規定されています。



後部座席の船長はハンドルに触れていないという状況下で発生！

無資格者が前部座席、船長が後部座席 5
7隻
無資格者の単独 2

水上オートバイを無資格者が操縦して引き起こした事件の乗艇者の状況
(「プレジャーボート海難の分析」平成14年6月刊行より)

水上オートバイが波打ち際に遊泳者と接触

(水上オートバイP遊泳者負傷事件から)

発生日時、場所：平成13年8月5日18時00分 尼崎西宮芦屋港第2区
気象等：晴、北風、風力3、上げ潮の中央期
負傷：遊泳者が腹部及び仙骨部に打撲傷

海難の概要

長さ2.54メートルの2人乗り水上オートバイは、船長のみが乗り組み、遊走後、発航地に戻る途中、発航地付近の波打ち際に自船に背を向けて立っている遊泳者を認めたが、このままの針路でも遊泳者の左側をわずかに替わるので大丈夫と思い進行し、さらに遊泳者の左後方至近に近づいたのでスロットルレバーを放し、エンジンを停止としたが、波打ち際の波の影響で船体が右方に寄せられて遊泳者に向かったため、ハンドルを切ったが旋回せず、時速7キロメートルの速力で遊泳者に接触した。

海難原因

遊泳者から十分に離す針路としなかった。

影響した要因

- ・ 船長は、約300メートル先の遊泳者を認めたが、このままの針路で進行してもわずかに替わると判断した。
- ・ 船長は、遊泳者の左後方至近に近づきスロットルレバーを放し、エンジンを停止したが、波打ち際の波の影響を考慮していなかった。
- ・ 船長は、水上オートバイの操縦特性の認識不足で、船首が遊泳者に向いたとき、慌ててハンドルを切ったが、エンジンを切った状態なので旋回しなかった。

事故を防ぐために

水上オートバイは、他の船舶と違い運動性能や操縦特性が異なっているので、危険に対する十分な理解と練習が必要です。

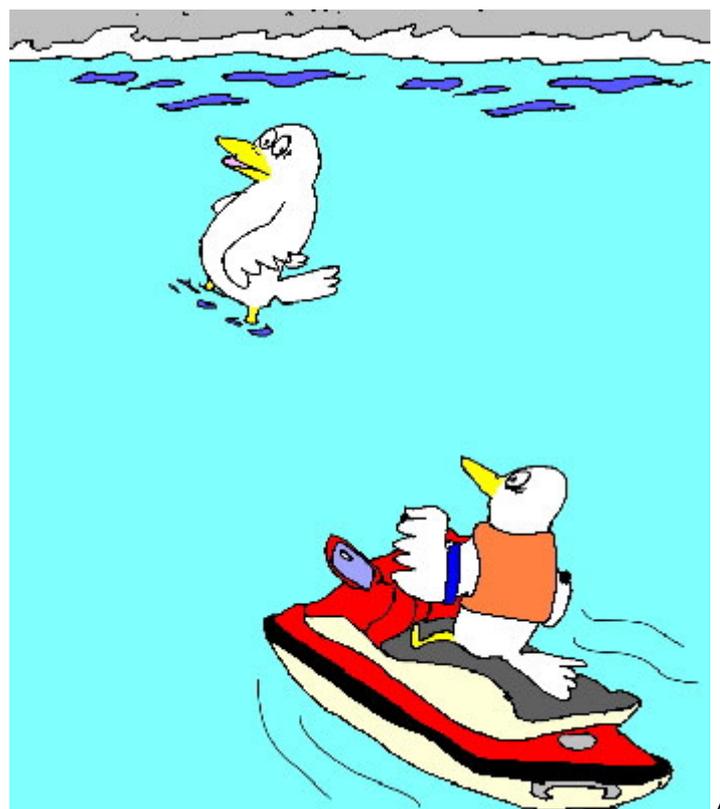
「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では小型船舶の船長の遵守事項として、遊泳区域への不用意な進入や遊泳者等の付近で航走するなど、危険のおそれのある操縦は禁止されています。

事項	水上オートバイの特性
航海速力	非常に速い (30ノット以上)
旋回操作・性能	容易 (ただし、スロットルレバーを離すと旋回できない)
波の影響	影響大
操船技術	一瞬の判断と操作が必要

〔水上オートバイの特性
(「プレジャーボート海難の分析」平成14年6月刊行より)〕



水上オートバイの特性をよく認識して操縦しないと、思わぬ事故を招くよ！



救命胴衣を着用していない同乗者がモーターボートから転落して溺死

(プレジャーボートの同乗者死亡事件から)

発生日時、場所：平成 14 年 7 月 27 日 12 時 45 分 静岡県浜名湖
気象等：曇、南南東風、風力 2、湖面は穏やか
死亡：同乗者 1 名は行方不明後、遺体で発見され、溺死と検案された

海難の概要

長さ 6.37 メートルのモーターボートは、船長ほか友人 5 人を乗せ、浜名湖内の細江湖南部において時速 30 キロメートルで、友人 1 人を乗せたウェイクボードを引いて遊走中、右回頭したところ船首甲板上に救命胴衣を着用しないで座っていた同乗者が水中に転落して行方不明となった。

海難原因

船長が同乗者を安全な場所に移動させなかったことと、同乗者が船首甲板上で救命胴衣を着用せず無防備な姿勢でいたこと。

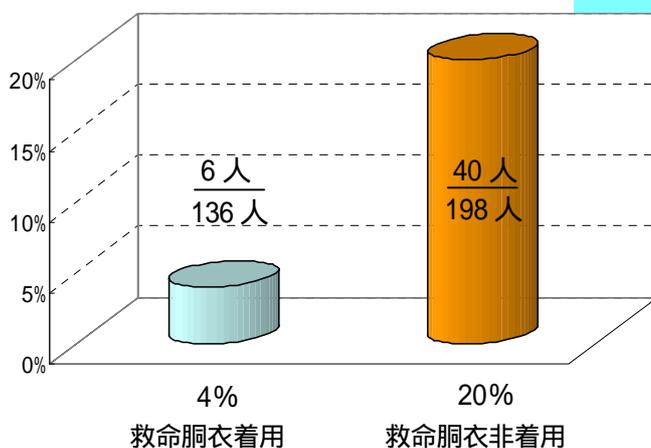
影響した要因

- ・ 船長及び同乗者全員は救命胴衣を着用していなかった。
- ・ 転落した同乗者は、船首甲板上でハンドレールをつかまずに座っていたが、回頭する際には船体の傾斜や動揺が激しく、危険な場所であった。
- ・ 船長は、船首甲板が危険な場所と認識していなかったため、転落した同乗者に対してハンドレールをつかむなどの注意や船尾甲板上に移動させることをしなかった。

事故を防ぐために

船長は自ら救命胴衣を着用するとともに同乗者にも着用を積極的に働きかける必要があります。

「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では小型船舶の船長の遵守事項として、水上オートバイに乗船する者及び 12 歳未満の子供に救命胴衣等を着用させるよう義務付けられています。また、連絡手段を有さない単独乗船の漁船で漁ろう作業をする者は、救命胴衣等を着用するよう義務付けられています。(ただし、命綱等を装着している場合や旅客船の乗客、船室内にいる場合などは除外されます。)



救命胴衣を着用しないで海中に転落したときの溺死の確率は、着用していたときの 5 倍！



〔海中転落時における溺死の確率
(「プレジャーボート海難の分析」平成 14 年 6 月刊行より)〕

統計速報コーナー

▶ 船種別の海難の認知状況（平成15年1月～6月分までの累計）

（単位：隻）

船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	はしけ	台船	交通船	水先船	公用船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	不詳	合計
隻数	310	1,140	317	650	315	196	130	116	44	23	2	6	27	5	146	45	18	3,490

▶ 事件種類別の裁決状況（平成15年1月～6月分までの累計）

（単位：件）

事件種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全障害	運航障害	属具損傷	浸水	合計
裁決件数	166	23	80	3	10	2	6	0	39	3	18	0	7	0	5	362

トピックス

■ 主要海難事件の裁決言渡

貨物船コープ ベンチャー乗揚事件

門司地方海難審判庁は、平成15年6月17日上記事件の裁決を行い、「志布志湾において、台風9号が九州南方海上に接近し、同湾が台風の右半円の暴風域に入ることが予想される状況下、台風避難にあたり、錨地の選定が不適切で、早期に抜錨して台風の影響が少ない海域へ避難する措置をとらず、同湾で錨泊を続けて強風と波浪により走錨し、海岸付近に圧流された」ことが原因であると言い渡しました。

（事件の概要）

コープ ベンチャー(36,080 総トン、パナマ共和国船籍)は、平成14年7月22日鹿児島県志布志港で揚荷をしていたところ、同月24日10時40分接近する台風9号避難のため、離棧して志布志湾内で錨泊中、翌25日21時15分強風と波浪により走錨して同湾内の浅瀬に乗り揚げた。

乗揚の結果、船体中央部付近で折れて全損し、燃料油の一部が流出した。また、乗組員19名は、救命艇で退船中4名が溺死し、5名が負傷した。

■ 地方海難審判庁の海難分析集を発行

当庁では海難原因の分析・広報の強化を推進する中、平成14年度から各地方海難審判庁において管轄内の特徴的なテーマを選定し、地方版海難分析として、既に各地方の関係行政機関、海事関係団体等へ提供してきました。

高等海難審判庁では、各地方海難審判庁の発表した海難分析を集録し、「平成14年度地方海難審判庁 海難分析集」として発行しました。

なお、本分析は海難審判庁ホームページに掲載していますのでご覧ください。

■ 日本学術会議 第33回安全工学シンポジウムで海難審判制度について講演

7月10・11日、日本学術会議において、「人間と安全工学研究連絡委員会・安全工学専門委員会」主催による第33回安全工学シンポジウムが開催され、オーガナイズドセッション「事故調査体制」において、高等海難審判庁清水海難分析情報室長が「海難審判制度の現状と時代に対応した海難調査の取り組み」と題し、海難の再発防止のための当庁の取り組み、「事故調査体制」における位置付けなどについて講演を行いました。



今月号の裁決事例は、プレジャーボートの海難を取り上げてみました。

平成14年に発生したプレジャーボートの海難は、368隻で海難発生全体の5%ですが、事故による死者は182人で全体の約30%に達しています。

高速力で航走するプレジャーボートの視野角は、速度が速くなるほど狭くなるため、周囲の見張り行為が制限される傾向にありますので、十分な注意を必要とします。

これから夏本番、マナーを守って楽しい海洋レジャーでこの夏を過ごしてください。



ご意見をお待ちしております。

〒100-8918

東京都千代田区霞ヶ関2-1-2

高等海難審判庁 総務課 海難分析情報室

e-mail maia@mlit.go.jp

TEL 03-5253-8821

FAX 03-5253-1680

URL (ホームページアドレス)

<http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>