



マイアニュースレター



～ 海難の再発防止に向けて ～

主な内容

- 子どもに海難ゼロの夢を託して
- 「遊漁船・瀬渡船海難の分析」の刊行
- 裁決事例（プレジャーボート海難の特集）
 - ・ 飲酒運航による衝突事例
 - ・ 船位不確認により乗り揚げた事例
 - ・ 水上オートバイとボードセーラーがぶつかった事例
 - ・ 揚錨中に転覆した事例
- 統計速報コーナー
- トピックス

子どもに海難ゼロの夢を託して

毎年、実施されています「子ども霞が関見学デー」で、8月23日高等海難審判庁に40名の親子が訪れました。

普段なかなか入ることのない審判廷を見学後、「海の上で自分の位置を知るには？」と題して、三角定規を用いて海図の見方を勉強してもらいました。正確な船位の計測作業に親子一緒に真剣になって取り組んでいただき、将来、子どもたちがシーマンになったら必ず海難ゼロが約束されるように感じました。

今後も「海難審判庁」の役割を広く国民に理解してもらえるように、積極的な広報活動に努めていきたいと思えます。



「遊漁船・瀬渡船海難の分析」の刊行

近年、国民の海洋レジャーへの志向が盛んになり、遊漁船数も年間延べ 3,860 万人になるなど増加の傾向をたどっており、遊漁船・瀬渡船も 43,500 隻に達しています。

しかしながら、遊漁船・瀬渡船海難の発生は、平成 12 年 72 隻で、ここ数年は横這いの傾向ですが、過去 10 年間の発生をみると 779 隻となっており、事故に伴う死傷者等は 522 人で、全海難における死傷者等の 1 割弱を占める状況となっています。

遊漁船・瀬渡船は多くの釣り客を乗船させて運航されていることから、その海難を防止し、釣り客の安全の確保を図ることが特に重要となっています。このため、海難審判庁では、過去 10 年間に裁決があった遊漁船・瀬渡船の事件 371 件 (394 隻) について、裁決書及びその証拠となった諸資料を系統的にとらえて分析し、海難の態様とその原因の傾向や問題点を浮き彫りにして、同種海難の再発防止についての提言をすることといたしました。その概要は、次のとおりです。

1 海難の実態と原因分析 (概要)

分析対象裁決事件数

分析対象裁決事件 件数 (隻数)	遊漁船		瀬渡船		合計	
		306件	329隻	65件	65隻	371件

(1) 事件種類は「衝突」が全体の約 7 割

遊漁船・瀬渡船は、371 件中、衝突事件が 258 件(69.5%)と最も多く、次いで乗揚事件 50 件(13.5%)、衝突(単)事件 18 件(4.9%)、死傷等事件(衝突・乗揚等を伴わずに発生した乗船者の人身事故)15 件 (4.0%)等となっている。

なお、死傷・行方不明を伴う事件の総数は 141 件であり、このうち 89 件は衝突によるものである。

(2) 発生海域は、遊漁船が「関東及び中部地方の太平洋沿岸」、瀬渡船が「九州北岸から西岸」で多発

(3) 発生月は、7月(13.5%)、曜日は、土、日、祝日(62.8%)、時刻は、06 時台(9.4%)に多発

(4) 船舶のトン数別は、5 トン未満が、乗組員数別は、単独乗り組みが圧倒的

(5) 乗船した釣り客は、1 隻当たり 5 人未満が 5 割強

(6) 原因の分析

遊漁船海難の衝突事件(250 隻・227 件)

運航の形態は、遊漁中に最も多く発生!!

遊漁中(漂泊・錨泊中) 87 隻 34.8%、
釣り場に向かって航走中 74 隻 29.6%、
釣り場から帰航中 58 隻 23.2%、
釣り場を移動中 31 隻 12.4%、

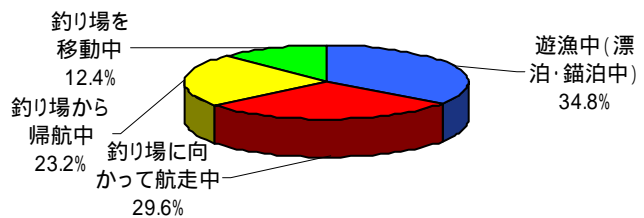
衝突の相手船は、漁船が約 4 割に達しており、

釣り場(漁場)の利用が遊漁船と漁船とが競合!!

漁船 97 隻 38.8%、 プレジャーボート 53 隻 21.2%、
遊漁船 50 隻 20.0%、 貨物船 26 隻 10.4%等

衝突の原因のほとんどが人的要因によって発生

見張り不十分 193(79.8%)、 航法不遵守 21(8.7%)、
信号不履行 13(5.4%)等



順位	内容	隻数
第1位	死角に対する見張りを行わなかった	32隻
第1位	船長自ら釣りに気をとられていた	32隻
第3位	第三船の方向のみを見ていた	26隻
第4位	釣り客の対応をしていた	16隻
第4位	一方向のみの見張りしが行わなかった	16隻

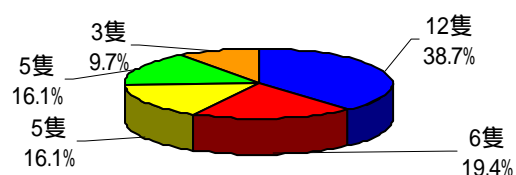
瀬渡船海難の衝突事件(31 隻・31 件)

運航の形態は、行き(瀬渡し地点に向かって航走中)に最も多く発生!!

瀬渡し地点に向かって航走中 12 隻 38.7%、
瀬渡しを終えて帰航中 6 隻 19.4%、
釣り客を迎える目的で航走中 5 隻 16.1%、
釣り客を収容して帰航中 5 隻 16.1%、
瀬渡しした釣り客を見回り中 3 隻 9.7%

衝突の相手船は、漁船とプレジャーボートが各 4 割を超えている!!

漁船 13 隻 41.9%、 プレジャーボート 13 隻 41.9%、 遊漁船 3 隻 9.7%、 貨物船 1 隻 3.2%等



衝突の原因の96.3%が見張り不十分である。

順位	内容	隻数
第1位	一方向のみの見張りしか行わなかった	9隻
第2位	死角に対する見張りを行わなかった	8隻
第3位	第三船の方向のみを見ていた	3隻

2 再発防止に向けて（提言）

(1) 遊漁船関係団体への提言

漁業協同組合、事業協同組合などの遊漁船関係団体は、遊漁船業を営む者と協力し、**安全への啓蒙や徹底した指導を図る必要がある。**

遊漁船関係団体は、釣り客の安全確保のうえで重要な、**出航（中止）などの運航基準を船長に委ねることなく、各組合などで定めることが望ましい。**

遊漁船関係団体は、**気象・海象に関する情報や関連する海域の海潮流などの情報を収集し、遊漁船業を営む者に提供することが望ましい。**

(2) 船長（遊漁船業者）への提言

（一般的な事故防止策）

船長は、自ら必要な海事知識と技術を習得し、**釣り客の生命を預かるという意識をもち、安全運航に関する適切な判断を行うこと。**

常に気象情報を入手し、荒天が予想される場合には、出航を見合わせるなど、的確な判断をすること。

釣り客に対して運航計画を十分に説明し、釣り場の様子、往復の航海の状況、当日の気象状況などについても周知しておくこと。

船長は、釣り客には常時、救命胴衣を着用させること。また、救命胴衣の着用に当たっては、正確な着用方法について指導し、その着用状態を確認すること。

定員を厳守すること。

（衝突事故の防止）

発航前

- 自船の速力の変化、舵効き、旋回性などを再確認しましょう。
- 無理のない運航計画を立てましょう。

航走中

- 見張りは、船首部浮上による死角の発生に注意しましょう。
- 僚船に気をとられて、見張り不十分とならないように注意しましょう。

遊漁中

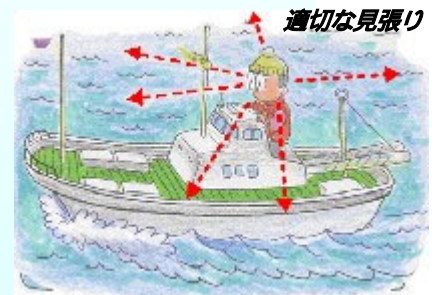
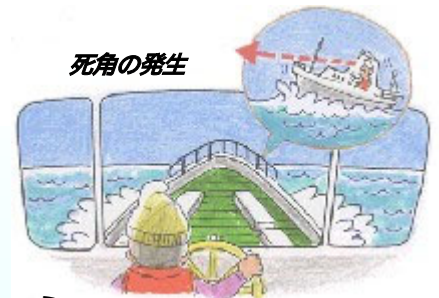
- 相手船に避航を期待せず、次のことを行きましょう。
 - ・ 錨泊中であることを示す形象物を表示しましょう。
 - ・ 接近する船に対して警告信号を行いましょう。
 - ・ 必要に応じて機関を使用できる態勢をとりましょう。
 - ・ 釣り客の応対をしながらでも見張りを行いましょう。
 - ・ 船長自らの釣りはなるべく避けましょう。

釣り場移動中

- 航走中、魚群探知器を使用するときには、周囲の動静を把握し、安全な速力に減じ、短時間に探索作業を行うなど、見張りをおろそかにしないようにしましょう。

帰航中

- 帰港までわずかな時間です。気を引き締めて操船しましょう。
- 釣り客が帰り支度を行う場合、操船の妨げにならないよう指示しましょう。
- 釣りの後片付けは着岸後として見張りに専念しましょう。



適切な見張りで安心した釣りを!!

裁決事例の紹介

～プレジャーボート海難の特集～

『 飲酒運航による衝突事故!! 』（プレジャーボートT丸漁船I丸衝突事件から）

発生日時、場所 : 11年5月14日17時30分 香川県高松港
気象、潮汐: 晴、風はなし、上げ潮の初期

海難の概要

T丸船長は、出航に先立ち付近の飲食店で日本酒約5合を飲み、14日17時28分酩酊状態のなか、この程度の酔いであれば大丈夫と思い、友人1人を乗せて高松港から岡山県児島に向かった。

離岸してまもなく左舷船首25度90メートルのところに停留しているI丸を視認できる状況であったが、酩酊状態にあったため、これに気づかず、船首を蛇行させながら、かつ、不規則に機関の増減速を繰り返しながら進行中17時30分8.0ノットのスピードでI丸と衝突した。

また、I丸は、はえなわ漁に従事するFRP製漁船で船長ほか1人が乗り組み、高松港から漁場に向けて出航しようとしたとき、T丸が蛇行しながら接近してくるので、一旦機関を中立とし、行きあしを止めて大声を出して注意喚起したが、効なく、衝突した。

衝突の結果、T丸は船首に擦過傷を生じ、I丸は右舷船尾外板に亀裂などが生じた。

海難原因

本件衝突は、T丸が飲酒運航の防止措置をとらず、停留中のI丸を避けなかったことによって発生したものである。

事故要因の分析

一般的に飲酒が人間の能力に与える影響は、血中アルコールの濃度が0.05%で何らかの影響が現れ、0.12%以上では作業に関する判断に失敗を生ずる可能性があるとされている。

本件の場合、T丸船長は、酩酊しており、見張りなどの安全運航の確保が困難であったから、飲酒運航とならないよう発航を中止する措置をとる必要があった。

我が国の飲酒の規制に関する海事法制

海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業者を対象とした運航管理規程

船員法施行規則に基づく「航海当直基準」

地方自治体の定める条例（特定水域における規制）

プレジャーボートは、小型船舶、かつ、船長の単独当直が多いため、飲酒等が事故要因となる海難は、人損、物損とも重大な被害をもたらす危険性が高いので、飲酒運航の防止について自己管理とともに十分な教育・啓蒙が必要である。



『周囲の見張りを大切に!!』(水上オートバイA丸ボードセーラー負傷事件から)

発生日時、場所 : 11年7月25日14時00分 神奈川県鎌倉市由比ヶ浜沖合
気象、潮汐 : 晴、南南西風、風力6、上げ潮の末期

海難の概要

A丸は、2人乗りの水上オートバイで、25日13時59分00秒少し過ぎA丸船長のほか友人1人を乗せ、遊走の目的で由比ヶ浜に設置された水上オートバイ発着水路を発し、沖合海域に向かった。13時59分50秒A丸船長は、同水路中央部付近で速力を時速20キロメートルに上げたとき、同水路出口付近に数人のボードセーラーがセーリングしているのを認めたが、右舷方から接近するボードセーラー及び船首方向からの波浪に気をとられ、左舷方から接近するYボードセーラーに気付かず進行中、10メートルに迫ったところでようやくこれを認めてハンドルを右一杯にとったが、効なく、14時00分原速力のままYボードセーラーに衝突した。

また、Yボードセーラーのボードは、全長2.89メートル、幅0.56メートルのFRP製に面積6.5平方メートルのセールを張ったフリーライド型と称するもので、同人が1人で乗り、セーリングの目的で13時30分頃セールボード発着区域から由比ヶ浜沖合に向かった。

由比ヶ浜で反復セーリングをした後、休息をとるため速力を時速30キロメートルで、セールボード発着区域に向かったが、同人のセールはマストに沿って幅約30センチメートルにわたって不透明の部分があったため、右前方に死角が生じていたが、Yボードセーラーは、進行方向ばかり注視して死角を補う見張りを十分に行っていなかったため、A号に気付かず、原針路、原速力のまま衝突した。

衝突の結果、A号には損傷がなかったが、Yボードセーラーは、左大腿骨骨折などの重傷を負った。

海難原因

本件ボードセーラー負傷は、A号が見張り不十分でセーリング中のボードセーラーを避けなかったことにより発生したが、ボードセーラーが見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

見張りの重要性

水上オートバイA号船長に対して、水上オートバイ発着用水路を発進して沖合に向かうとき、同水路出口の沖合には多数のボードセーラーがセーリングしていることを認めているのであるから、右舷方から接近するボードセーラーの方向や船首方向からの波浪に気をとられるのみではなく、常に周囲の状況について適切な見張りを行う必要があった。

また、Yボードセーラーに対しても、時速30キロメートルの速力が出るボードを操縦しており、かつ、マストとラフの影響で死角が生じる状況であったので、死角を補う見張りを行う必要があったとして、本件発生の一因としている。



『船位の確認をGPSプロッタのみに頼ってはだめ!!』(プレジャーボートK丸乗揚事件から)

発生日時、場所 : 11年7月5日23時10分 周防灘北部 室積半島東岸
気象、潮汐 : 晴、風はなし、上げ潮の中央期

海難の概要

K丸は、GPSを備えたFRP製プレジャーボートで、5日18時00分船長ほか知人2人を乗せ、魚釣りの目的で、山口県光市光井の船だまりを発し、室積半島南東方に向かった。

ところで、船長は、新しく購入したK丸で過去2度ばかりGPSプロッタを操作してみたものの、目的地までの針路を知る方法や表示範囲などについて十分に理解していなかった。

23時頃釣りを終えて帰港することとなり、GPSプロッタに地図が表示されるようにして26.0ノットのスピードで進行したが、その後GPSプロッタの画面表示範囲を縮小してしまい、縦方向の表示範囲が80メートルとなっていたが、その性能や使用方法などを十分に理解しなかったため、そのままプロッタ画面のみを注視して進行した。

23時09分同乗者が船長に対して正面に灯台が見えることを告げたが、いずれプロッタに灯台が映ると思い、これに耳を傾けず進行中、再び同乗者が「岩が!!」と叫び、その声でようやく顔を上げ、目前に迫った陸岸を認めて右舵一杯をとったが、原針路のまま赤埼東端に乗り揚げた。

乗揚の結果、船体は大破して廃棄され、知人2人は、約2箇月間の重傷、船長は大腿骨打撲傷を負った。

海難原因

本件乗揚は、夜間、釣り場から帰航中、室積半島東岸に接近した際、付近の灯台などを利用しての船位の確認が不十分で、赤埼に向首したまま進行したことによって発生したものである。

船長のGPSプロッタ操作についての理解模様

船長の証言は次のとおりである。

「航行中GPSプロッタを使用したのは本件時が3回目で、取扱説明書は必要な部分だけを2ないし3ページ読んだが、当時の表示範囲のことはよく知らなかった。乗揚時の表示範囲を限度一杯に縮小していたが、当時は、何海里の画面になっているのかわからなかった。地図を縮小したら陸地が画面から見えなくなったが、半島が近づけば映るだろうと思った。」

本件から得た教訓

・GPSプロッタに表示させる地図は、概略であり船位の参考とすることができるに過ぎないもので、自船の船位を求めるには必ず海図を使用することとされている。

このため、船長は、付近の灯台や陸岸の明かりなど適切な方法で船位を十分に確認する必要があった。

・GPSプロッタに限らず、新しい航海計器や機器を購入したときには、その性能や取り扱い方法を十分に習得してから使用すること。



『根がかりした錨を揚げるときには慎重に!!』(プレジャーボートH丸転覆事件から)

発生日時、場所 : 11年5月16日15時20分 唐津湾
気象、潮汐 : 晴、北北西風、風力3、下げ潮の末期

海難の概要

H丸は、最大搭載人員3人の船外機を備えた無甲板のFRP製プレジャーボートで、16日13時30分船長ほか同人の妻と知人1人を乗せ、魚釣りの目的で福岡県糸島郡志摩町の海岸を発し唐津湾筑前ノ一瀬灯標北方に向かった。

13時35分釣り場に到着して機関を停止し、水深10メートルのところに重さ約3 kilogramsの錨を錨索30メートル延出して右舷側中央部前寄りの舷縁上のリングに係止して錨泊した。

その後15時15分魚が釣れなくなったので帰航することとし、その際、錨が根がかりして揚がらなかったことから、機関の前進力を利用することにし、そのままの状態ですロットルレバーを急速に一杯に回し、全速力前進にかけて急発進したところ、根がかりした錨が海底から外れず、緊張した錨索によって横引きされる状態となり右舷側に大傾斜し、15時20分復原力を喪失して転覆した。

転覆の結果、船外機に濡損を生じ、船長と同乗者2人は、海中に投げ出され船底につかまっていたところ、付近を航行中の船舶に救助された。

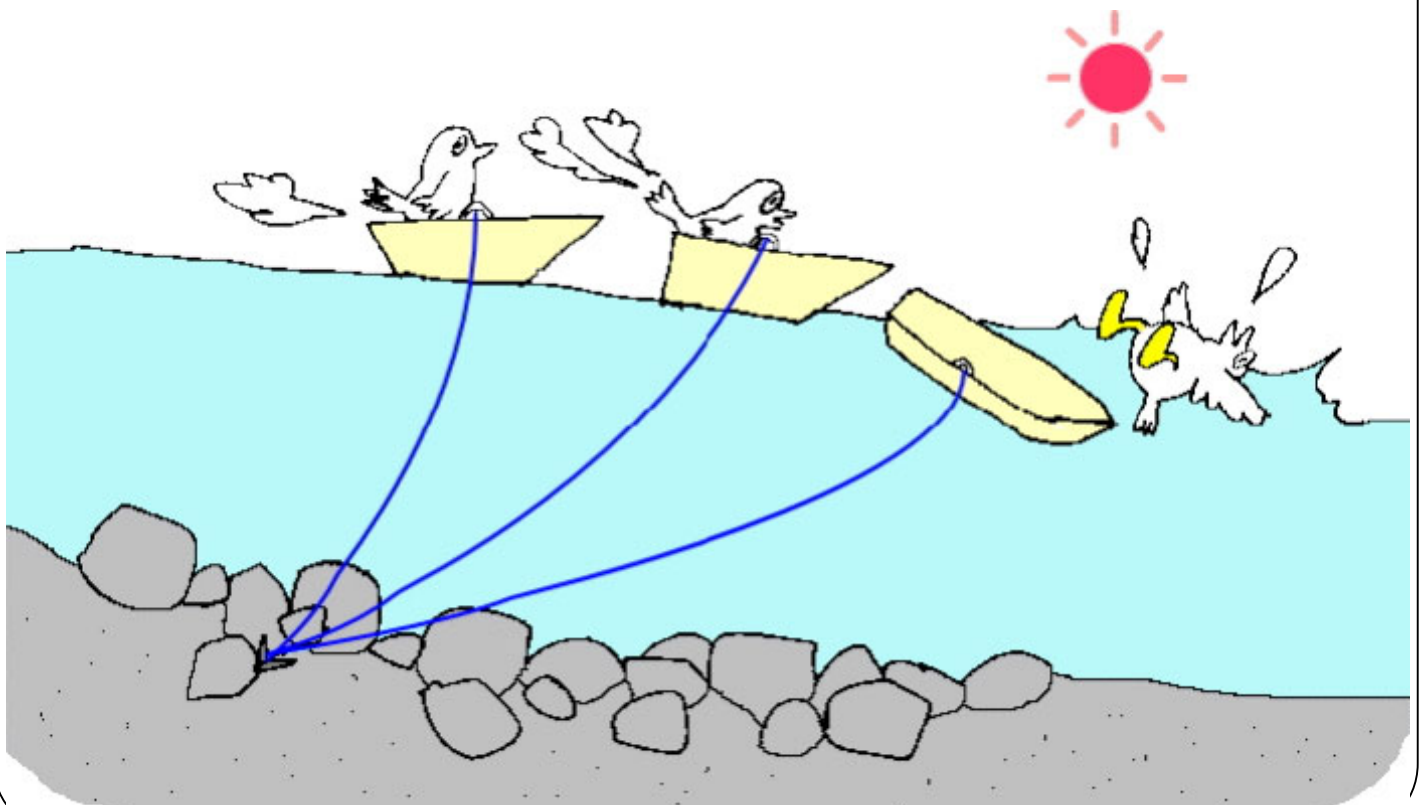
海難原因

本件転覆は、揚錨中、機関の前進力を利用して根がかりした錨を揚げるにあたり、揚錨方法が不適切で錨が外れないまま、錨索により横引き状態となって船体が大傾斜し、復原力を喪失したことによって発生したものである。

根がかりした錨の揚錨方法

機関の前進力を利用して錨を揚げようとする場合、錨が外れないと緊張した錨索により横引きされて、転覆する危険がある。

適切な揚錨方法としては、船上の錨索の係止位置を船尾に付け替えるなどしたうえ、船首方向を変えながら機関回転数を徐々に上げて錨索を引くなど、船体が横引き状態とならないようにすることが必要である。



統計速報コーナー

▶ 船種別の海難の認知状況（平成13年1月～7月までの累計）

(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	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	船種不詳	合計
隻数	368	1,597	425	878	369	254	131	152	67	30	11	51	7	228	78	18	4,664

▶ 事件種類別の裁決状況（平成13年1月～8月までの累計）

(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	運航障害	属具損傷	浸水	合計
裁決件数	238	38	121	4	20	19	12	0	63	12	27	4	1	1	560

トピックス

■ 国際会議への対応

海難審判庁では、海難調査の国際協力体制の構築に向けて積極的に国際会議に参加しております。

1 第4回アジア地域海難調査機関会議

目的：アジア地域における海難調査の国際協力体制の構築
平成13年9月18日～20日 於：中国北京 参加国7ヶ国

2 第10回国際海難調査官会議

目的：各国海難調査官相互の協力関係について、その育成・発展・維持を図る
平成13年10月15日～19日 於：韓国釜山 参加国34ヶ国(予定)

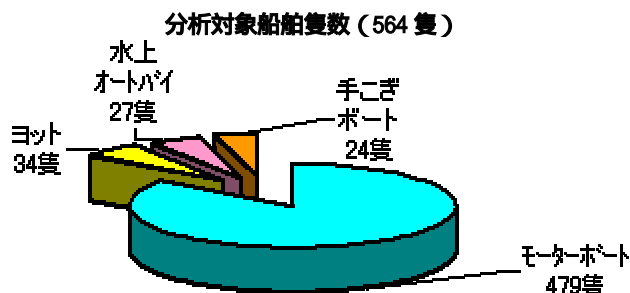
3 日韓海難調査協力会議

目的：日韓両国の海難調査における調査手法等の共同研究
平成13年11月26日～29日 於：東京、門司

■ 「プレジャーボート海難の分析」を行っています。

高等海難審判庁総務課では、現在、海洋性レジャーに用いられているモーターボート、水上オートバイ、ヨット、手こぎボートを対象として、平成8年～12年までの5年間の裁決があった海難事件（総隻数564隻）について、事故に至った要因等を分析しています。

なお、分析結果の公表は、11月中旬頃を予定しています。



今月号は、プレジャーボート海難事例を取り上げました。海洋レジャーの発展からプレジャーボートもクルーザーから船外機付ゴムボートまでその種類も豊富になってきています。これに伴って、海難原因などの事故分析も複雑になってきています。

裁決書による事故の教訓を海難防止に役立てたいものです。



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

ホームページ

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