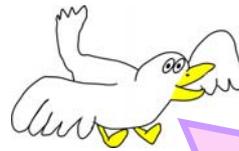


「海難レポート2004」の概要 + KEY POINT

特集 「プレジャーボートの死亡海難」



創刊3周年記念
特集号

死亡・行方不明を伴うプレジャーボートの海難が多発しています。

平成11年から15年の5年間に発生したプレジャーボート関連の海難は1,580件で、全体の5%に過ぎませんが、海難に伴う死亡・行方不明者数でみると、**212人**と全体の20%に上り、かつ、増加傾向を示しています。

平成15年では、プレジャーボートが関連した海難375隻のうち、48隻で**64人**の死亡・行方不明者が発生しており、これを種類別でみると、モーターボートでは30人、手漕ぎボート等では20人、ヨットでは10人などなっています。

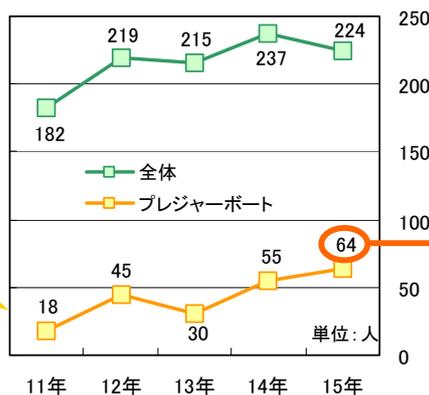
裁決事例では、救命胴衣着用の有無が生死を分けた、北海道サロマ湖湖口沖で発生した釣り船の転覆事件 (P2～3) を紹介しています。

また、琵琶湖で発生したヨット沈没事件 (P4) や英国海難調査局 (MAIB) におけるプレジャーボート海難の調査報告書の概要を紹介しています。

当庁では、見張りや救命胴衣着用の重要性、飲酒・無免許操縦の危険性などを分かりやすく説明した「プレジャーボート海難の分析」を発刊するとともに、ホームページでは「プレジャーボート海難の再発防止コーナー」を設けるなど、海難防止のために有用な情報を提供しています。

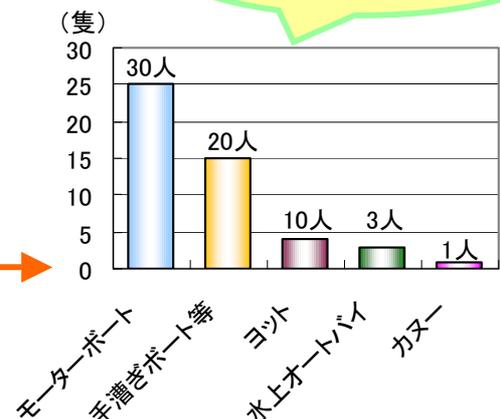


モーターボート乗船者の救命胴衣着用率が低い！



5年間で**212人**が死亡・行方不明

死亡・行方不明者数の推移



種類別死亡・行方不明者の発生状況

裁決事例

プレジャーボートH号転覆事件

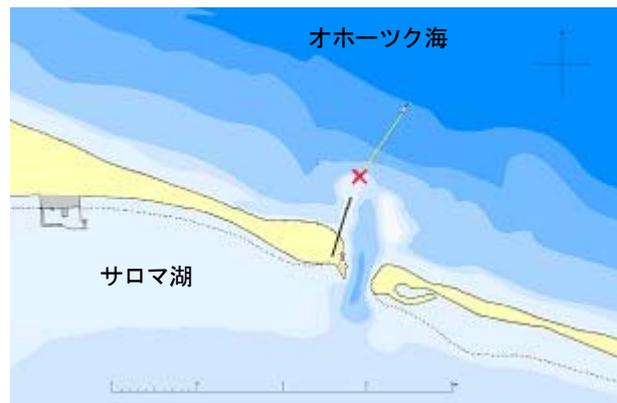
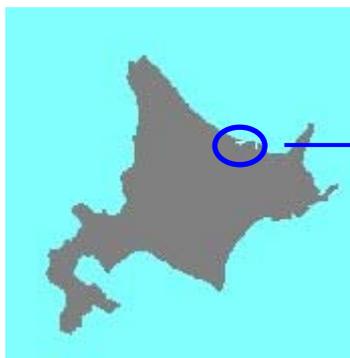
発生年月日時刻及び場所

日 時：平成14年9月14日 10時00分

場 所：サロマ湖湖口付近

気 象 等：晴，風力2の北東風，上げ潮中央期，波高約3.5メートル

損 傷 等：全損，**7人死亡**，3人救助



事件の概要

プレジャーボートH号（FRP製，全長10.38メートル，幅2.54メートル）は，A船長が乗り組み，釣り仲間9人を同乗させ，釣りの大会の目的で，平成14年9月14日05時05分サロマ湖内の登栄床漁港を出航し，サロマ湖湖口沖合で釣りを始めた。

その後，場所を移動しながら釣りを続けたが，釣果が芳しくないうえ数人が船酔いし始めたので，釣りをサロマ湖内に変更することにした。

H号は，針路を215度に定め，北東寄りのうねりを左舷船尾から受けながら，船の速力が波の速さより遅い8ノットの速力で，サロマ湖湖口に向けて航行中，波高約3.5メートルの急峻な追波を受け，10時00分右舷側に大傾斜して転覆した。

転覆の結果，乗船者全員が海に投げ出され，3人が救助されたが，救命胴衣を着用していなかったA船長ほか6人が死亡した。

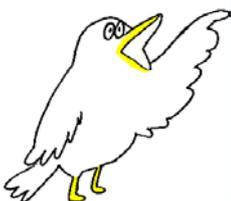
原因

沖合からサロマ湖内に入航する際，波浪の隆起状況の確認が不十分で，入航が中止されなかった。

乗船者が多数死亡したのは，救命胴衣を着用していなかったことによる。



(陸揚げされたH号船体)

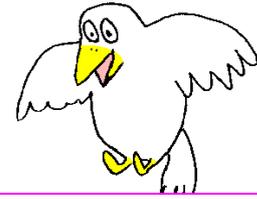


生死を分けた救命胴衣

救命胴衣の着用状況

H号には、乗船者全員分の救命胴衣が備え付けられており、いつでも着用できる状況であった。

当時、救命胴衣を着用していたのは、救命胴衣を持参していた2人だけであった。



あなたのため
家族のため
ライフジャケットを着用しよう！

救助模様

救命胴衣を着用していた2人のうち、Bは、クーラーボックスにつかまって漂流中に防波堤上の港湾工事関係者に発見され、10時40分頃工事用ボートにより救助された。

救命胴衣を着用していたCは、H号備付けの救命浮環につかまって漂流中、救命胴衣を着用していなかったDが漂流しているのを見付け、クーラーボックスにつかまらせながら引いて泳ぎ、11時ごろ海岸にたどり着いた。

巡視船、航空機、地元の救助船により捜索活動が行われたが、A船長ほか6人が死亡した。



湾口、湖口、河口付近のように土砂が堆積して、水深が急に浅くなる海域では、沖合からのうねりや波浪により、複雑な高波が発生することがあります。

今回の事件のように、波より遅い速力で航行すると船尾が持ち上げられて転覆することや、ブローチング現象によって操船不能になって転覆することがあります。

高波の発生しているところや発生が予想される海域の航行は避けて、最寄りの漁港などに避難することが一番の事故防止策です。



ブローチング現象

追波や斜め追波のなかを比較的速い速力で航行中、波との出会い周期が長くなった状態では、船体が波の下り斜面で加速され、波の速さとほぼ同じ速力で進行するようになるとともに舵効きが悪くなって操縦不能になること。

海難事例

ヨットF号沈没事件

発生年月日時刻及び場所

日 時：平成15年9月15日 16時45分

場 所：琵琶湖

気 象 等：晴，風力6の北風

損 傷 等：船体沈没，**6人死亡**，**1人行方不明**



事件の概要

ヨットF号（2.1トン）は、A船長が乗り組み、子供5人を含む11人が同乗し、クルージングを楽しむために、平成15年9月15日16時30分、ヨットクラブの浮棧橋を発し、メインセールのみで左舷側から風を受け、右舷側に船体を傾斜させながら航行した。沖合に出るに従って風の勢いが強まり、その後、帰航するためタッキングして右舷側から強い風を受けるようになったとき、左舷側に大傾斜して横倒しとなり、その後、マストとセールが水没して船体が回転し、再び直立状態に戻ったが、船内に多量の水が入って沈没した。

その結果、乗船者全員が水中に転落し、1人が自力で湖岸に泳ぎ着いて救助を求め、子供2人と大人2人が救助されたが、船長ほか5人が死亡し、1人が行方不明となった。

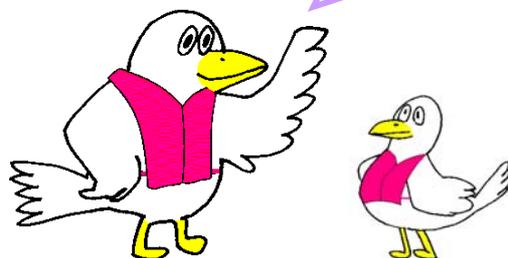
（理事官の審判開始申立書より）

※この事件は、現在、神戸地方海難審判庁で審理中です。

救命胴衣の着用状況

船長は、最初のクルージングのとき、同乗者に対して子供には救命胴衣を着用させるように指示し、着用方法を説明したが、全員に着用するよう指示せず、事故が起こった3回目のクルージングでは、子供5人のうち2人だけが救命胴衣を着用しており、この2人は救助された。

12歳未満だから、必ずライフジャケットを着なくちゃいけないんだよ。



第1章 最近の海難審判庁の動き

第1節 海難調査における国際協力体制の強化

国際海事機関（IMO）は、人命や船舶の喪失や重大な海洋汚染をもたらす海難が頻発することを憂慮し、平成9年に「海難及び海上インシデントの調査のためのコード」を採択し、海難調査における新たな協力体制の構築と調査のための共通手法に関する検討を進めています。

海難審判庁では、海難調査における国際協力体制の強化を推進し、実効ある調査協力となるよう、「各国の調査官が在国のままで実行可能な調査協力体制」を作るための提案を、さまざまな機会を捉えて行っています。

1. 国際海事機関（IMO）への対応

第12回旗国小委員会（FSI12）が、平成16年3月英国のロンドンで開催され、当庁は我が国代表団の一員として「海難統計及び調査」についての検討に参加しました。

2. 国際海難調査官会議（MAIIF）

第12回会議が、平成15年11月、我が国を含む27の国・地域から42名が参加して、チリ共和国のヴィナデルマーで開催されました。

3. アジア地域海難調査機関会議（ARMAIM）

第6回会議が、平成15年9月、我が国を含む8つの国・地域から16名が参加して、香港で開催され、アジア会議の「憲章」が新たに定められるとともに、会議の名称が、アジア海難調査官会議（MAIFA: Marine Accident Investigators Forum in Asia）へ改められました。

4. 日韓海難調査協力関係の構築

第1回日韓実務者会議が平成15年8月に東京において、また、平成16年5月には第2回日韓実務者会議が大韓民国ソウルにおいて開催され、具体的な海難調査協力に向けた協議が行われました。

5. 海難調査国際協力模擬訓練

韓国、中国、フィリピン、ロシア、香港、インドネシア、マレーシア及び米国（オブザーバー）から15名の海難調査官が参加して、海難の利害関係国による共同調査を想定した模擬訓練が、当庁の主催で平成15年12月、北九州市門司区で行われ、共同調査の利点や問題点が明らかになりました。

6. 二国間の海難調査に関する会議

平成15年9月、中華人民共和国交通部海事局と、北京において日中間の海難調査協力について協議を行いました。



(MAIIF12 会議模様)



(海難調査国際協力模擬訓練 会議模様)

第2節 海難審判行政の課題と推進

海難審判庁では、海上交通を取り巻く環境の変化に対応して海難の再発防止に有効な体制を構築するため、平成13年度から「調査・審判の迅速処理」、「海難調査の分析、広報の充実・強化」等の業務改革を行ってきました。

平成16年度からは、これまでの改革事項の定着を図りつつ、海難の再発防止に向けた業務体制の更なる強化を目指して、「審判・調査業務の充実・改善」、「海難審判行政の変革」、「国際化及び国際協力の推進」を三本柱とした「ビジョンマイア21」を新たに立ち上げました。

第2章 裁判における海難原因

第1節 事件種類からみた海難原因

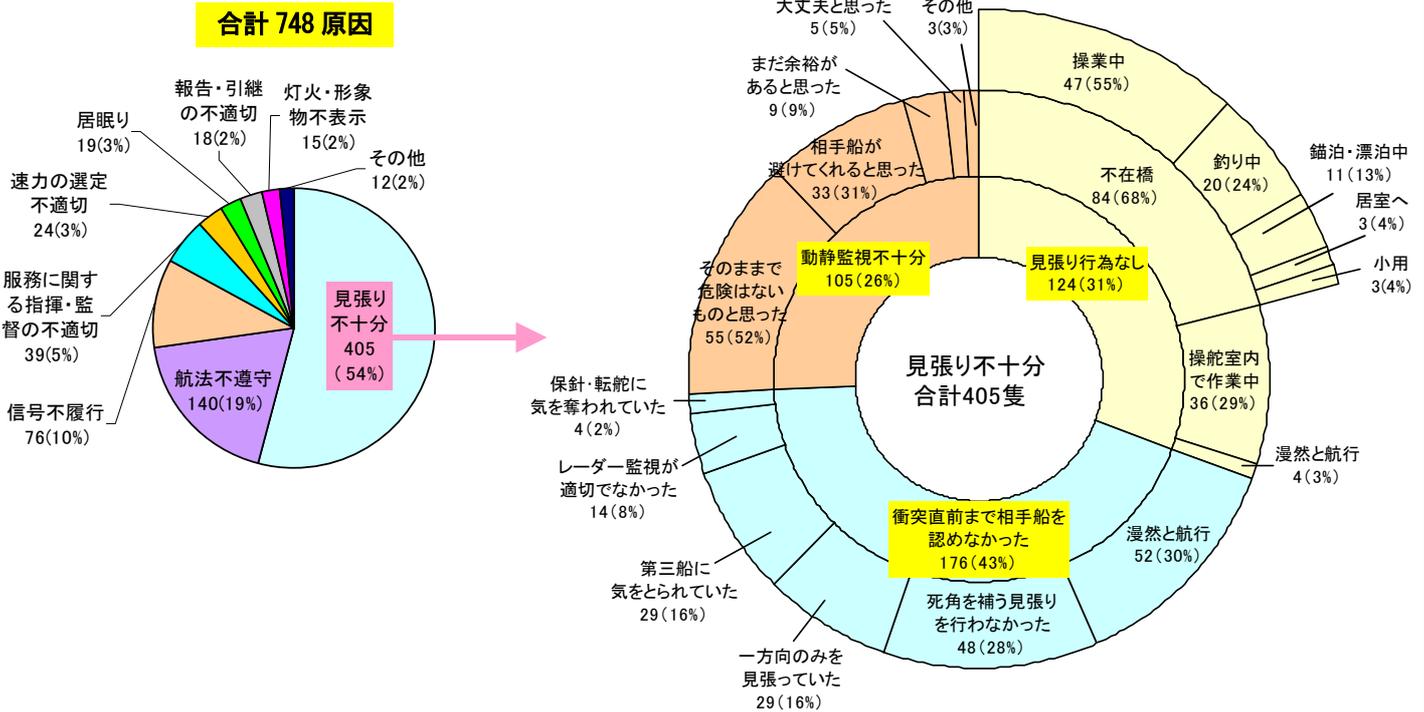
1. 衝突事件

全裁判の42%にあたる300件（裁判対象船舶：625隻）の裁判が行われ、その中で748原因が摘示されています。



目と心でしっかり見張りをしよう！

見張り不十分の細分類

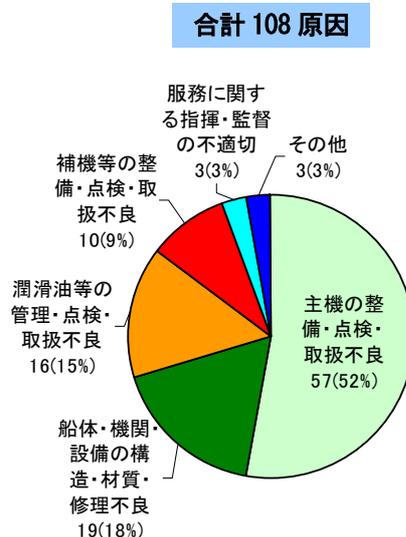
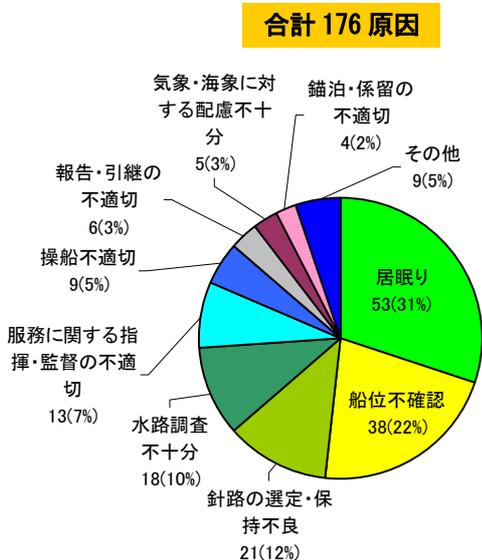


2. 乗揚事件

全裁判の21%にあたる153件の裁判が行われ、その中で176原因が摘示されています。

3. 機関損傷事件

全裁判の11%にあたる77件の裁判が行われ、その中で108原因が摘示されています。

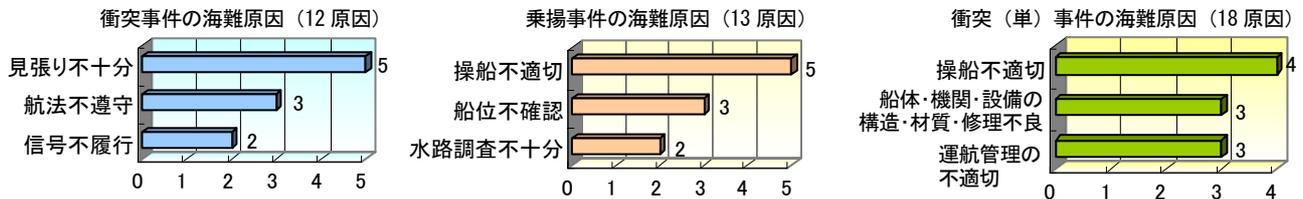


第2節 船種からみた海難原因

* 三大原因をグラフにしています。

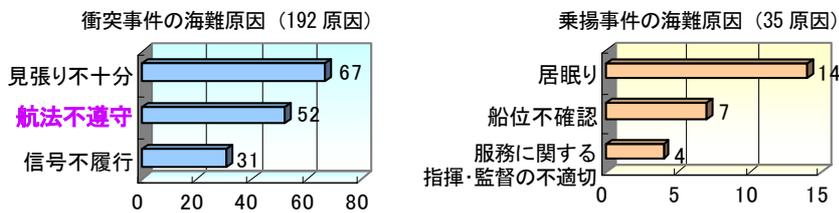
1. 旅客船

46件(47隻)の裁決を行い、事件種類別では、衝突12隻(27%)、乗揚11隻(23%)、単独衝突10隻(21%)などとなり、岸壁衝突などの単独衝突は、前年の5倍(2件→10件)に増えています。



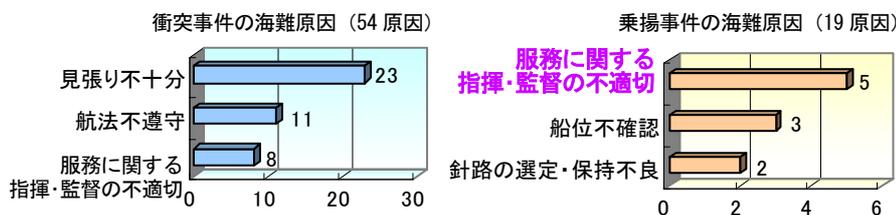
2. 貨物船

166件(192隻)の裁決を行い、事件種類別では、衝突126隻(65%)、乗揚31隻(15%)、単独衝突13隻(7%)などとなり、衝突事件の海難原因では、相手船を認めていながら衝突を避ける適切な措置がとられなかったもの(航法不遵守)が目立ちます。



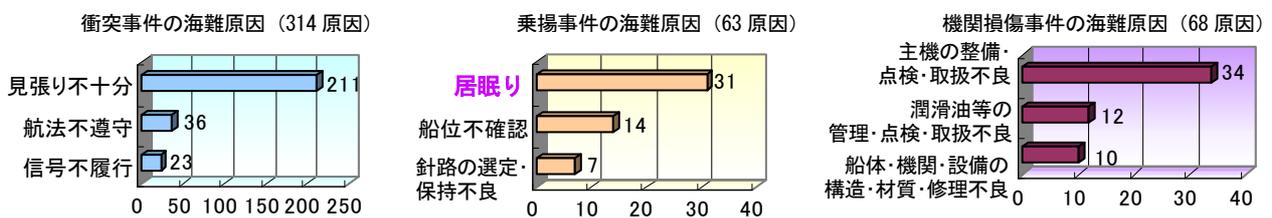
3. 油送船

57件(59隻)の裁決を行い、事件種類別では、衝突37隻(62%)、乗揚11隻(19%)、機関損傷6隻(10%)などとなり、乗揚事件の海難原因では、船長のサービスに関する指揮・監督の不適切が目立ちます。



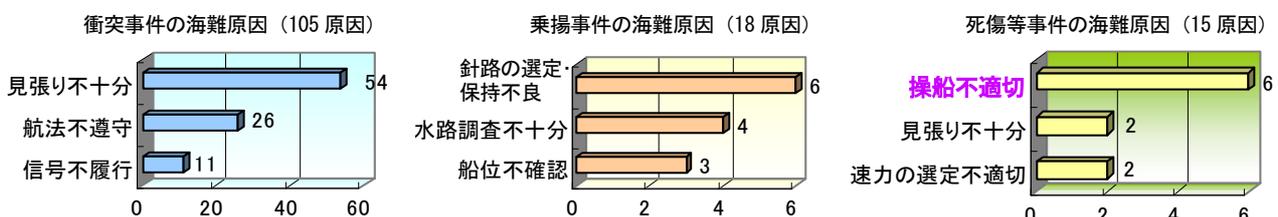
4. 漁船

358件(444隻)の裁決を行い、事件種類別では、衝突269隻(61%)、乗揚58隻(13%)、機関損傷48隻(11%)などとなり、乗揚事件の海難原因では、居眠りが半数を占めています。



5. プレジャーボート

130件(147隻)の裁決を行い、事件種類別では、衝突90隻(61%)、乗揚17隻(12%)、死傷等11隻(7%)などとなり、死傷等事件の海難原因では、操船不適切が目立ちます。



第3章 海難分析

海難審判庁では、これまでの裁決から、海難の態様、原因、発生要因等について、多角的かつ深度化した分析・研究を行い、海難の再発防止のため、海事関係者に有用な情報を提供しています。

1. 海難分析集の発刊

「内航貨物船海難の分析（衝突編）」（平成16年6月刊行）

平成12年から14年の裁決のうち、内航貨物船が関連した衝突海難(335件, 404隻)を対象に、適用された各種航法別に分類して分析しています。

また、バリエーションツリーによる事例分析や絵で見る裁決などを取り入れ、分かりやすい内容としています。



講演会を開催！

7月30日、日本内航海運組合総連合会において、傘下の5組合から約70名の内航船主（事業者）の出席を得て、本分析集をテキストに、「事故の教訓を活かそう！」と題する講演を行いました。

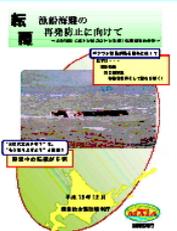
海難防止にお役立ていただけるよう、地方でも、このような講演会や安全講習会へ積極的に講師を派遣しています。



2. 地方海難審判庁の海難原因分析

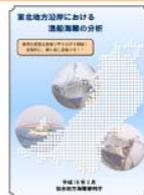
各地方海難審判庁において、海域、船種、事件種類など、それぞれ特色のあるテーマを絞って海難原因の調査・分析を行い、海難の再発防止のための各種情報を提供しています。

漁船海難の再発防止に向けて



函館

東北地方沿岸における漁船海難の分析



仙台

伊勢湾・三河湾における漁具衝突事件の分析



横浜

鳴門海峡の海難



神戸

視界制限状態における旅客船の安全運航を目指して



広島

瀬戸内海における内航船の居眠り単独海難



門司

プレジャーボート衝突海難の分析



長崎

平戸瀬戸の海難（その2「船舶同士の衝突海難」）



長崎

平戸瀬戸の海難（その3「乗揚海難」）



長崎

第4章 海難審判庁のしごと

1. 海難の認知

平成15年に発生した海難で理事官が認知したものは、**5,541件 (6,502隻)**

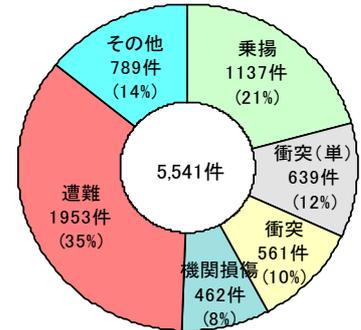
で、前年に比べて596件(11%)、隻数で723隻(11%)減少しました。

平成15年の特徴は、前年に比べほとんどの事件種類で減少を示しているものの、火災事件が21件、浸水事件が7件増加したことです。

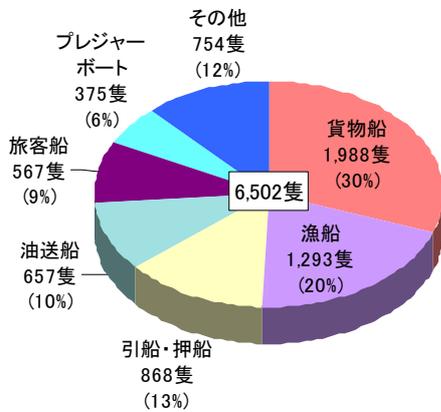
これらの海難による死傷者は、**567人**(死亡149人、行方不明75人、負傷343人)で、昨年より69人減少しました。

船種別では、プレジャーボートの海難による死傷者等の発生割合が高くなっています。

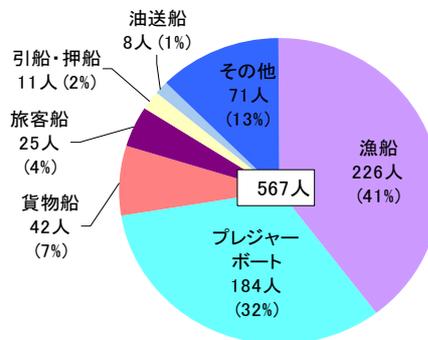
事件種類別発生件数



船種別発生隻数



船種別死傷者数の状況



2. 審判開始の申立

平成15年に理事官が審判開始の申立をした海難は、**723件 (1,079隻)**で、事件種類では、衝突事件が289件(40%)、乗揚事件151件(21%)、機関損傷事件72件(10%)などとなっています。

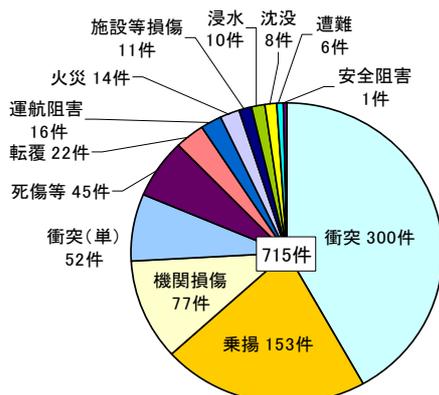
また、船種別では、漁船が447隻(41%)、貨物船193隻(18%)、プレジャーボート144隻(13%)などとなっています。

3. 海難審判

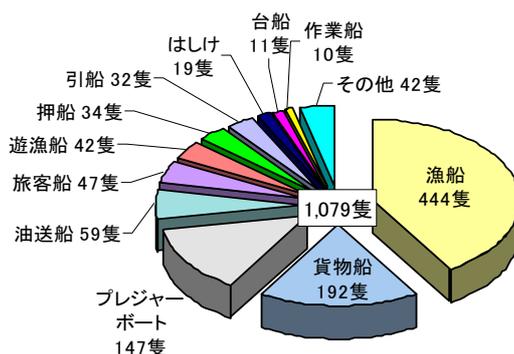
平成15年に言渡した裁決は、地方海難審判庁715件(1,079隻)、高等海難審判庁21件(36隻)でした。

地方海難審判庁で言渡した裁決のうち、漁船が444隻(41%)、貨物船192隻(18%)、プレジャーボート147隻(14%)などとなっています。

地方審判庁の事件種類別裁決件数



地方審判庁の船種別裁決隻数



マイアニュースレターで取り上げた裁決事例索引

1	平13年7月	重なったヒューマンエラー 着岸時のクラッチ作動確認不十分によるフェリーの岸壁衝突 外1件
2	平13年9月	プレジャーボートの海難 見張りを疎かにした水上オートバイがボードセーラーに衝突 外3件
3	平13年11月	港内で発生した海難のいろいろ 錨鎖走出防止措置が不十分で、タンカーの錨が海底電線を損傷 外2件
4	平14年1月	冬の高難特集 漁船が漂流中、操舵室を不在の折、船体動揺により座椅子が電気ストーブに接触して発火 外2件
5	平14年3月	～特集「冬の終わり・春の訪れ」～ 発達中の低気圧に注意 夜間、貨物船が錨泊中、突風に伴う強風の影響で走錨して消波ブロックに乗り揚げ 外1件
6	平14年5月	船橋内の『チーム』が十分に機能せず海難に至った事例 視界制限状態においてフェリーが岩場に乗り揚げ
7	平14年7月	無資格者の操縦による水上オートバイの海難 水上オートバイ同士の衝突 外3件
8	平14年9月	～平成12年台風14号の影響による海難～（一つの台風で22件の海難が発生） モーターボートが、いそ波を受けて転覆し、同乗者が溺死 外4件
9	平14年11月	方位標識が設置されている付近で発生した乗揚海難 見えた灯浮標（北方位標識）を安全水域標識と思い込んで引船列が浅礁に乗り揚げ 外1件
10	平15年1月	FRP製漁船における感電 上架中の漁船が陸電を接続して通電中、船内に入ろうとした船長が感電死
11	平15年3月	河川で発生した衝突事例 上航船、下航船それぞれが灯火を表示せずに衝突 外1件
12	平15年5月	造船所内で発生した船舶の火災事例 床鋼板アーク溶接作業中、熔融鉄粒（スパッタ）の落下により階下天井から発火 外1件
13	平15年7月	プレジャーボートの海難 酒酔い操縦のモーターボートが居眠りして乗り揚げ 外3件
14	平15年9月	海上交通安全法に定める航路における衝突事件 ～海交法施行から30年～ 備讃瀬戸東航路を航行中の外国籍貨物船が、操舵装置の故障で同航の貨物船と衝突 外1件
15	平15年11月	ヨットが関連した海難 ヨットレース中、スピナーカーの収納作業を行う際に乗組員が海中転落 外2件
16	平16年1月	漁船の機関損傷事件 主機過給機軸室の潤滑油が漏れて運転不能 外2件
17	平16年3月	外国船の我が国沿岸における乗揚海難 水先人乗船予定時刻のタイムプレッシャーが悪条件下でのショートカットを誘発して乗り揚げ 外2件
18	平16年5月	霧中における海難 ケミカルタンカーと油送船が、ともに運航が適切に行われず衝突 外1件
19	平16年7月	旅客船の海難 航行中のフェリーで、海水が軸室に浸入し航行不能 外2件

「マイアニュースレター」も、平成13年7月の創刊以来、満3年を迎えることができました。この記念に、7月初めに公表した「海難レポート2004」の概要を掲載しましたので、年次報告書の要約版として、ご活用いただければ幸いです。

なお、これまでに取り上げた裁決事例の索引も末尾に添付しました。

今後も、海難防止へのメッセージを分かりやすく発信していきたいと考えております。



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

URL (ホームページアドレス)

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