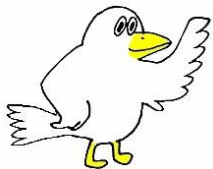


【目次】



まいあ君

- ◆ 春の瀬戸内海は居眠りにご用心！ 1
- ◆ 平成 16 年に海難審判理事所が認知した海難（速報） 2
- ◆ 『ヨットファルコン沈没事件』詳報 3
- ◆ マネジメント改革実行中！ 6
- ◆ トピックス 8

春の瀬戸内海は居眠りにご用心！

「居眠り運航撲滅に向けて」のキャンペーンを展開

昨年、内航船が乗り揚げて民家を倒壊するなど、内航船の居眠り運航による海難が連続発生し、また、毎年春季に居眠り海難が多発していることから、去る 2 月 21 日から 10 日間、広島地方海難審判庁・理事所、第六管区海上保安本部及び中国・四国両運輸局が連携して、瀬戸内海における居眠り運航撲滅キャンペーンを実施しました。

キャンペーン期間中、「居眠り運航撲滅に向けて」と題するリーフレットやグッズの配布、居眠り運航防止講習会の実施、内航海運組合への訪問などを行いました。

この中で、当庁は、広島県内の内航海運関係者が多数出席した講習会で、居眠り乗揚海難の事例を交えながら居眠り運航の防止対策について詳しく説明し、啓発に努めました。

深夜のブリッジでは、誰もが眠気を感じるものです。時々いすから離れて身体を動かすなどして、眠気予防をすることが第一です。

招かれざる客“睡魔”を撃退して、居眠り運航を撲滅しましょう。



リーフレット



講習会

生物リズム

概日リズム
(4~6 時に最大ピーク)
概半日リズム
(2, 14 時に中程度のピーク)

体調

疲労（睡眠不足）、かぜ薬等の服用、飲酒、年齢・体力

船内環境

室温、明るさ、いすの設置
単調な機関音・振動

外部環境

他船なし、海上平穏、慣れた
海域、緊張後の安心感

これらが単独又は複合して・・・眠気が生じる

平均 10 分

居眠りに陥る

平均 28 分

乗揚

早くいすから離れないと約 10 分後には・・・



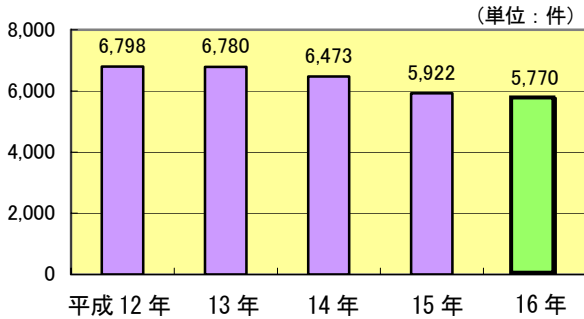
早く目を覚まさないで約 28 分後には・・・



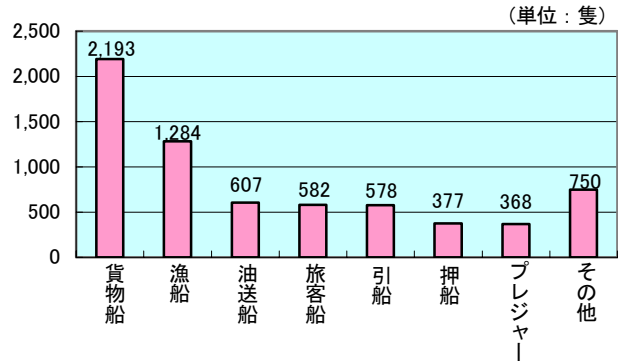
平成16年に海難審判理事所が認知した海難（速報）

平成16年に海難審判理事所が認知した海難は、5,770件（6,739隻）で、前年に比べて152件（204隻）の減少となっています。船種別にみると、貨物船が2,193隻（33%）で最も多く、次いで漁船が1,284隻（19%）、油送船が607隻（9%）、旅客船が582隻（9%）、引船、押船、プレジャーボートの順となっています。

過去5年間の認知件数の推移



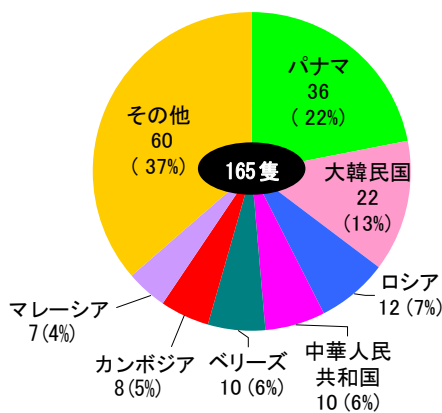
平成16年 船種別状況



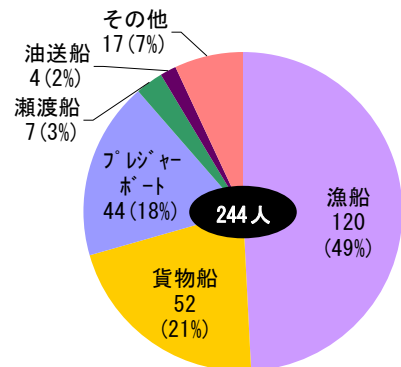
外国船の海難は、156件（165隻）で、前年に比べて6隻増加しています。このうち、パナマ船が36隻（22%）で最も多く、次いで韓国船が22隻（13%）、ロシア船、中国船の順となっています。特に、台風に伴う外国船の海難が目立っており、山口県笠戸島沖で錨泊中のインドネシア船が走錨して乗り揚げ、乗組員22人全員が死亡・行方不明になるといふ悲惨な海難も発生しています。

また、海難に伴う死亡・行方不明者は、244人で、前年に比べて4人の増加となっています。船種別にみると、漁船が120人（49%）で最も多く、次いで貨物船が52人（21% 前年比32人増）、プレジャーボートが44人（18%）の順となっています。

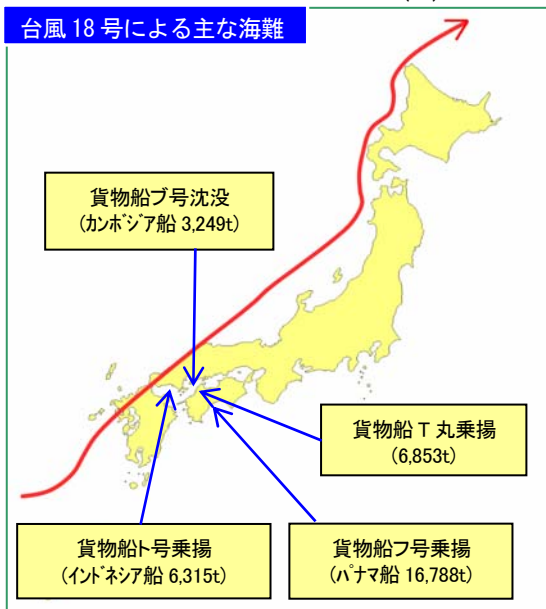
平成16年 外国船の海難



平成16年 船種別死亡・行方不明者数



台風18号による主な海難



台風23号による主な海難



『ヨットファルコン沈没事件』 詳報

3月3日、神戸地方海難審判庁は、「ヨットファルコン沈没事件」（平成15年9月15日発生）の裁決言渡を行いました。

事件の概要

ファルコンは、大人7人と子供5人を乗せて琵琶湖でクルージング中、北寄りの強風を受けて転覆・沈没し、乗船者全員が湖面に投げ出され、子供3人を含む7人が死亡・行方不明となりました。

当時、ライフジャケットを着用していたのは子供2人だけでしたが、この2人は無事救助されました。

原因

裁決では、ファルコンがタッキング中に強風を受けた際、メインセイルに受けた風圧を逃がすことができず大傾斜して転覆を招き、艇が起きあがるときにキャビン上部に設けられた換気孔から空気が抜け、キャビン出入口から大量の水が入って浮力を失い、沈没に至ったとされ、また、多数の犠牲者が出たのは、乗船者に対する救命胴衣の着用などについての適切な指示がなされなかったこと等によるものである旨の原因を摘示しました。

なお、ヨットクラブ等の指定海難関係人に対しては、海難の原因をなしたものとはいえない旨を言い渡しました。



湖底から引き揚げられたファルコン

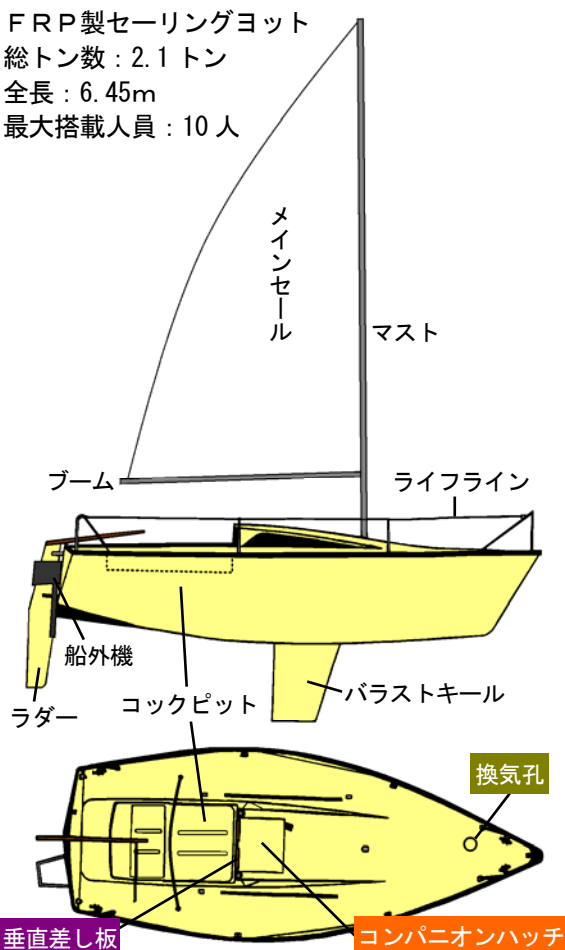
これからマリレジャーのシーズンを迎えるにあたって、その底辺に潜む危険とライフジャケット着用の大切さを今一度見つめ直し、思う存分マリレジャーを楽しんで下さい。



事件の分析

《船体の状況》

FRP製セーリングヨット
総トン数：2.1トン
全長：6.45m
最大搭載人員：10人



【水密性能】

キャビン出入口は、**コンパニオンハッチ**と**垂直差し板**で閉鎖可能でしたが、非水密構造のうえ、垂直差し板には通風用スリットが設けられていました。

換気孔は、通常、プラスチック製の蓋がガムテープで止められていました。

〈本件当時〉 **換気孔、コンパニオンハッチ、垂直差し板は、全て開放されていました。**

【ライフジャケット】

艇内には、大人用10着（固定式5、手動膨張式5）と小児用1着が常備されていました。

〈本件当時〉 **ライフジャケットを着用していたのは、子供2人だけでした。**

《ファルコン船長》

- 平成10年に免許取得、ファルコンを購入。それまではヨット操船の経験なし。その後、徐々に操船の技量を身につけ、琵琶湖で開催されるヨットレースにも参加していました。

〈本件当日〉

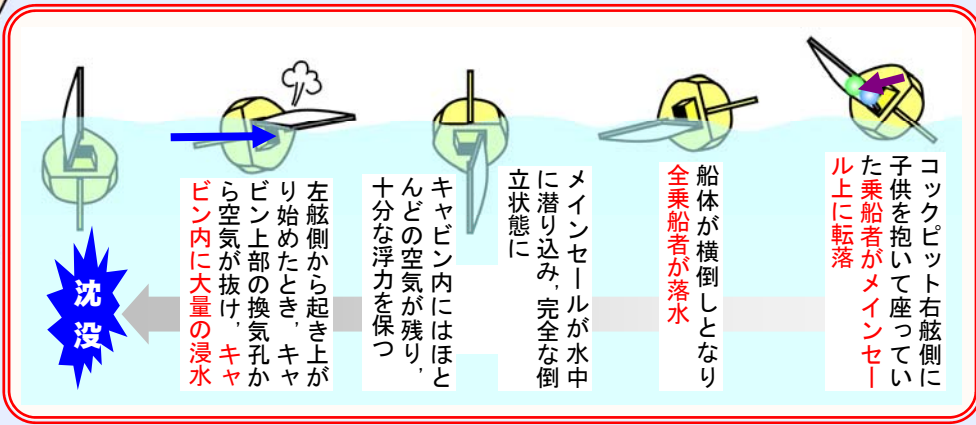
- 昼頃、ヨットクラブの敷地内でバーベキューパーティーを始め、**クルージング前に、ビールなどを飲んでいました。**



- パーティーの合間に行っていたクルージング時には、**乗船者にライフジャケットを着用するよう声を掛けたものの、自らは着用せず、子供2人だけが着用していました。**

《発生の経過》

風力5の北風



エリと呼ばれる定置網で、ヨットクラブを出入りするヨットは湖岸からエリ先端までの水域は機走することになっていた。

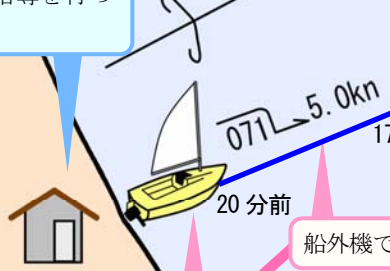
船長が、船首を風上に切り上げタッキングを開始した際、比良山系から吹き降ろす強風を受けたが、メインセイルにかかる風圧を逃がすことができず、船体が左舷側に急激に傾き始める。

北からの強風

予定針路

ヨットクラブ

会員サービスのために、バーベキュー場を設けていたが、飲酒についての指導を行っていなかった。



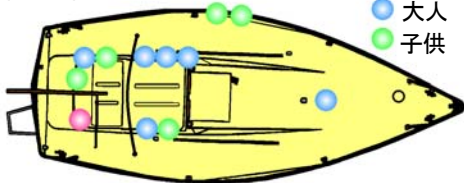
船外機で機走。

船長は船外機を止め、同乗者にメインセイルを展帆するよう指示し、帆走開始。

船長は、風下に船首を回して浮棧橋に戻るつもりで、乗船者にタッキングすることを知らせる。

- ・当日3回目のクルージング
- ・クルーザーの本格的な経験者は船長のみ。
- ・ライフジャケットを着ていたのは、子供2人のみ。

乗船者の配置状況



・乗船者（大人6人、子供5人）がコックピット周りに集中していたので、タッキング（※）を行ったときに、ティラーやシートの操作が素早くできない状況

※タッキング：風上に向かって方向転換し、ブームの舷

を入れ替えること

・換気孔、コンパニオンハッチ、垂直差し板は全て開放。

発生地点は、琵琶湖の南西側で、背後には1,000m級の山々が比良山系を形成しており、北寄りの風に対して衝立のような役割を果たしていました。

比良山系は、風を和らげる働きもしていますが、風が山頂から吹き降りると、湖面で突風や思いがけない風の振れ回りを招いたりすることがあります。

当時、風力5（風速約10m/s）の北風が吹いていました。



「ヨットファルコン沈没事件」の審判では、転覆・沈没原因について、科学的な解明が必要であったことから、

- ・非浸水時及び浸水時における復原力の計算
- ・タッキング後、転覆に至る条件の計算
- ・模型実験による転覆・復原・沈没に至る条件の推定

の各項目について鑑定が行われました。この鑑定では、実物の約6分の1の模型を製作して水槽実験などが繰り返し行われ、転覆・沈没に至るメカニズムが解明されました。



ファルコンの模型

春の渚を楽しむために・・・

磯のかおりが漂う春のレジャーシーズンとなりました。

“早く海に出たい” その前にヨット沈没事件の教訓を振り返って見ましょう。

この事件から、身近なところにも多くの危険が潜んでいることや、ライフジャケット着用のおお切さが分かりました。このような教訓を活かし、自らの安全は自らが創り出して、春の渚で楽しい1日を過ごしましょう。

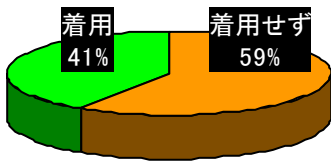
チョー
気持ちいい



『ライフジャケットの着用』、『飲酒』と死傷者発生との関係

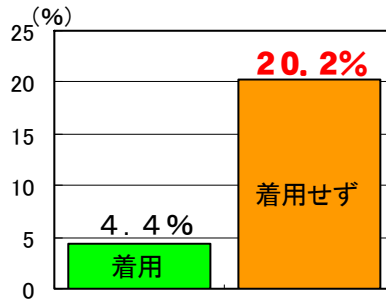
平成8～12年の5年間におけるプレジャーボート海難の裁決データから、ライフジャケットの着用及び船長の飲酒の有無と海難での死傷者発生との関係をみると・・・

ライフジャケット着用の有無



【海中転落者のライフジャケット着用状況】

海中転落した人のライフジャケット着用率は4割程度でした。



【海中転落者の溺死率】

ライフジャケットを着ていて助かった人は、着ていなかった人の
約5倍!



船長の飲酒の有無

1.8人/隻

0.7人/隻

飲酒なし

飲酒あり

【船長の飲酒の有無別死傷者発生率】

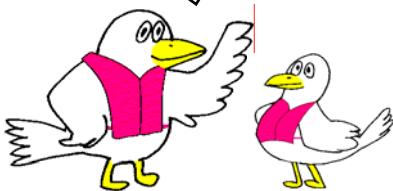
左図のとおり、プレジャーボート海難における死傷者の発生率は、「船長の飲酒なし」が0.7人/隻であるのに対し、「船長が飲酒していた」ものは1.8人/隻となっています。



船長が飲酒していたときの死傷者は、飲酒していなかったときの

2.5倍!

ライフジャケットは、みんなの幸せも守ってくれるんだよ



船長は、乗船者の命を預かる責任者として、率先してライフジャケットを着用するとともに、乗船者にも必ず着用させるようにしましょう。

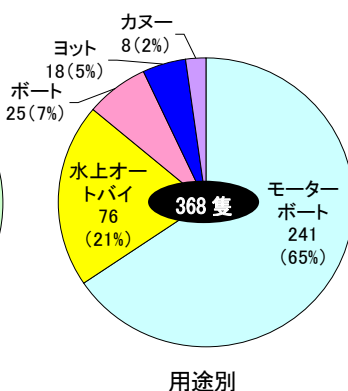
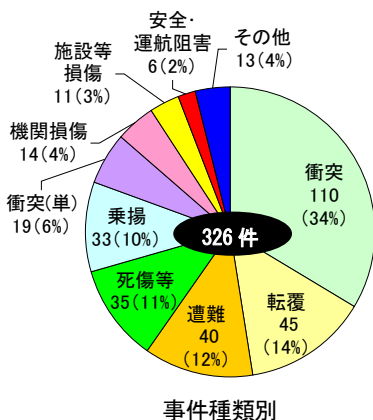
また、出艇を予定しているときには、絶対に飲酒してはいけません。

“ビール1杯や2杯なら大丈夫だろう”とか、“海が風いでいるから”といった油断や甘えが、楽しいはずの1日を台無しにしてしまいます。

※「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では、船長の遵守事項として、以下の内容を規定しています。

- ・酒酔い操縦等の禁止
- ・12才未満の子供の救命胴衣着用義務

平成16年 プレジャーボートの海難



大韓民国「水上レジャー安全法」では、

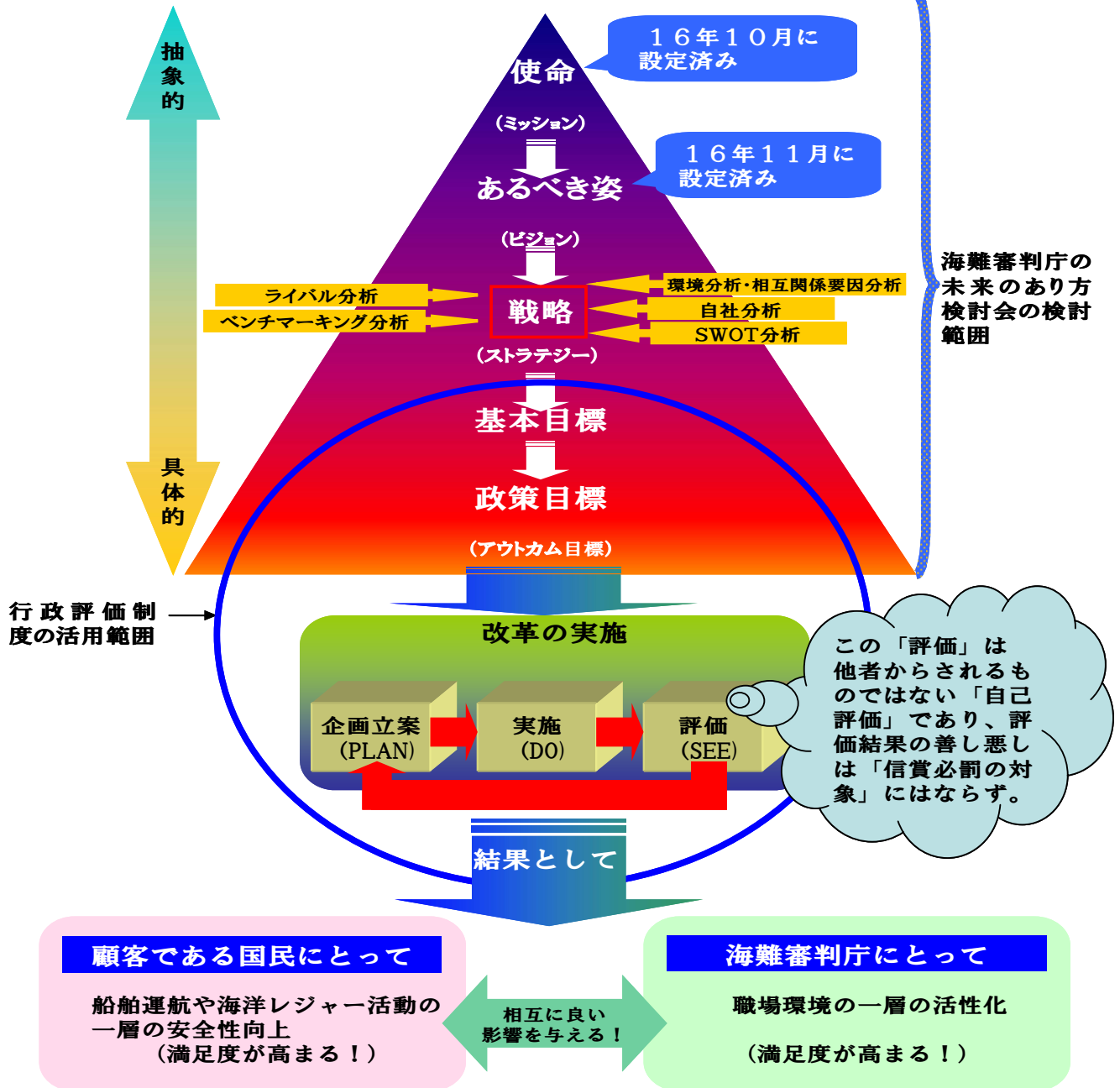
プレジャーボート運航者の酒酔操縦が禁止されており、違反者は、1年以下の懲役又は300万ウォン(約30万円)以下の罰金に処せられます。

また、同法での酒酔状態の基準は、血中アルコール濃度0.08%以上となっています。

ちなみに、我が国の道路交通法では、酒気帯び運転の基準は、血中アルコール濃度にして0.03%に相当します。

同濃度0.05%で自動車の事故率が2倍になり、0.10%では7倍になるといわれています。

マネジメント改革 実行中!



現在、当庁は、民間の経営手法を取り入れたマネジメント改革を実行すべく、平成16年8月に「海難審判庁の未来のあり方検討会」を設置し、さまざまな検討を行っております。

まずは、当庁が現在から将来にわたって業務を行ううえで、最も上位となる基本的価値基準「使命(ミッション)」及び「当庁のあるべき姿(ビジョン)」を昨年末に設定し、職員に周知・徹底を図るとともに、ホームページにおいて公表しました。

使 命 (ミッション)

海難の原因究明と発生の防止に徹底を期し、これらに関する知識技能の向上と新たな取得及び国際協力に努め、かつ、これらの施策及び成果を常に国民に対してすみやかに提供することを通じ、海洋国家日本の船舶交通や海洋レジャーの安全性向上と海事思想の普及に寄与すること

あるべき姿(ビジョン)

使命達成に向けて、あらゆる施策を展開し、その結果について、国民から信頼され、かつ愛される行政機関となること

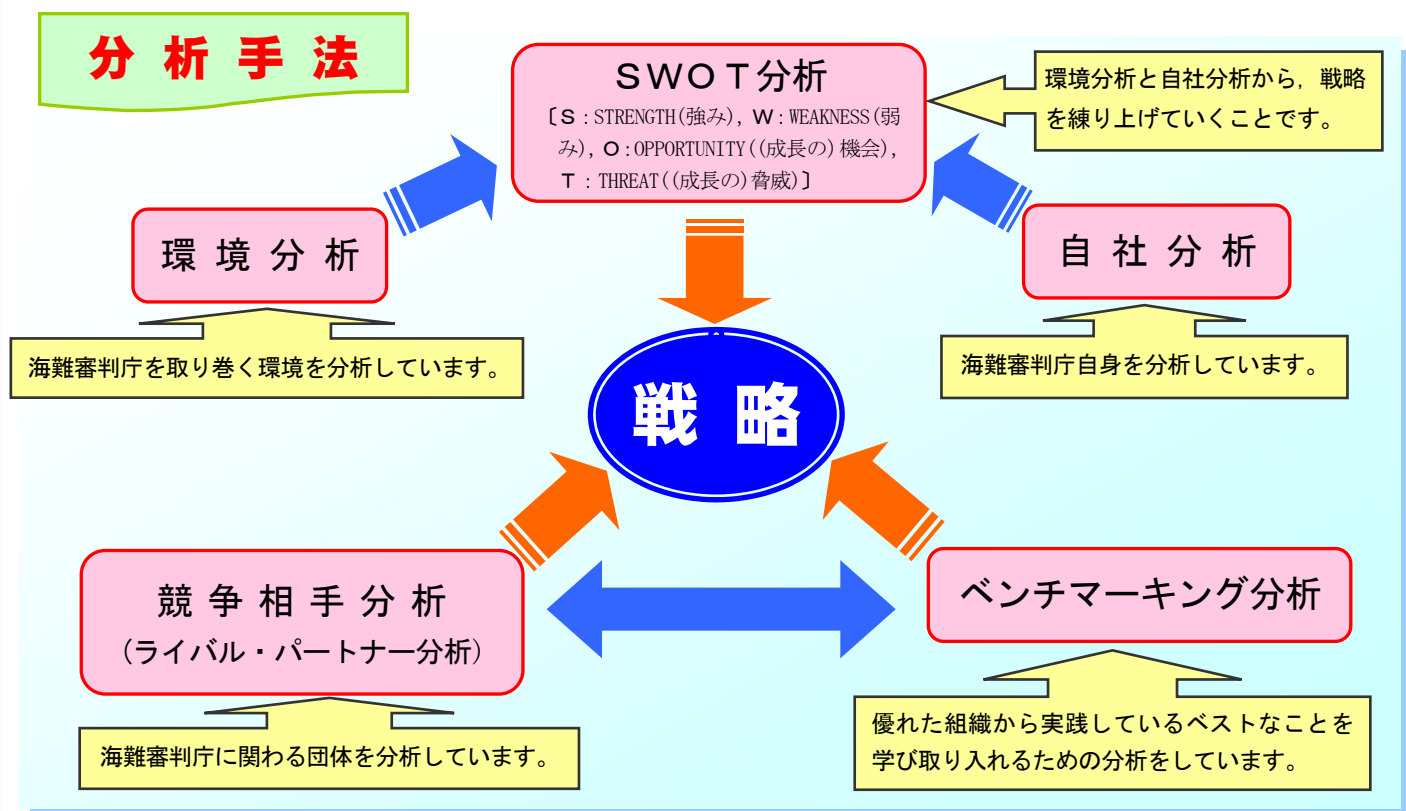


未来のあり方を検討しています

今どうして改革なのかということですが、海難審判法が制定されて60年近くが経った今、これまで、私たちは、海上交通を含めた経済社会や行政全体を取り巻く環境の変化、あるいは国際動向に柔軟に対応してきただろうか、また、今後、国民の皆様の真のニーズに対応し得るためにはどのようにすべきなのか、という疑問を、危機意識として考えたためです。

国民の皆様が期待する商品を提供するには、「何を」「どのように」変革していくべきなのかを基本とするため、民間企業の経営ノウハウを最大限に導入することとし、政策の策定や実施にあたっては、外部有識者による第三者懇談会、パブリックインボルブメント（国民の皆様が意見を述べる場を設け、その意見を反映させること）及び政策評価といった行政評価の手法を活用していくこととなったものです。

現在は、戦略案を策定するための分析作業を行っているところですが、外部環境の変化（環境分析）や海難審判庁自身の強みや弱み（自社分析）を分析することによって、問題点・改善点などが浮き彫りになってきました。



マネジメント改革は、まだ端緒を掴んだばかりですが、ただ、時間が無限にあるわけでもありません。

職員としては、危機意識の後には希望があることを胸に刻んで進めていきますが、私たちの改革が真に成功するかどうかは、なんとと言っても、国民の皆様のバックアップ（お叱りも激励も含め）が絶対条件です。

今後、皆様には、改革に向けてのプロセスも見ていただきながら、適宜ご意見を頂戴したいと考えています。

今こそ変革の時機としてマネジメント改革に取り組む当庁にご注目ください。

【地方懇談会の開催】

函館・長崎地方海難審判庁及び理事所では、「海難審判庁の未来のあり方」について、外部有識者からご意見等をいただくことを目的とした「地方懇談会」を開催しました。懇談会では、海難審判庁の業務・組織及び「海難審判庁の未来のあり方」の検討に当たっての方針等について説明を行った後、各委員と意見交換を行いました。

各委員からは、「わかりやすいPR、一般社会になじみやすい広報が必要である」、「海難発生の前段階でその防止に努めるというような積極的な取り組みが肝要である」など、貴重なご意見をいただきました。

さらに、平成17年度には全地方海難審判庁及び理事所においても、地方懇談会が開催される予定です。



トピックス

■ 練習船海王丸乗揚事件の審判開始申立

＜平成 16 年 10 月 20 日伏木富山港にて発生＞

神戸地方海難審判事務所は、平成 17 年 3 月 24 日神戸地方海難審判庁に対し、海王丸船長及び一等航海士を受審人に指定して、審判開始の申立を行いました。

『事件の概要』

海王丸 (2,556t) は、実習生等 104 人を乗せ、航海実習の目的で、北海道室蘭港から富山県伏木富山港に向かいました。同船は、台風避難のため、富山湾内の伏木富山港沖合で錨泊していたところ、台風 23 号の接近に伴い、強風とうねりによって走錨が始まり、浅所に乗り揚げた後、防波堤に打ち寄せられました。

乗揚の結果、外板に多数の破口等を生じ、29 人が負傷しました。

■ 第 13 回 I M O 旗国小委員会の開催



標記会議が、平成 17 年 3 月 7 日から 5 日間、英国ロンドンにおいて開催されました。当庁からは、日本代表団の一員として 2 人が参加し、IMO 総会決議「海難及び海上インシデントの調査のためのコード (A.849(20))」の見直し及び「海難統計及び調査」の議題を担当しました。

コードの見直しについては、各国からコードの強制化の方法について種々の意見が出されました。その結果、強制化については、コードを修正した後に、再度検討することになりました。

■ 海難分析集発刊のお知らせ

高等海難審判庁では、昨年 6 月に海難分析集「内航貨物船海難の分析 (衝突編)」を発刊したのに続いて、本年 4 月に「内航貨物船海難の分析 (乗揚・機関損傷編)」を発刊することになっています。

各地方海難審判庁では、

- ①「玄界灘周辺海域における漁船の衝突海難と再発防止」(門司)
- ②「プレジャーボート海難の再発防止策」(那覇)
- ③「潜水者・遊泳者の死傷海難防止のために」(那覇)
- ④「旅客船の岸壁等衝突」(広島)
- ⑤「志摩半島における乗揚・養殖施設損傷事件の分析」(横浜)
- ⑥「漁船の火災海難の再発防止に向けて」(函館)
- ⑦「まき網・底びき網漁船における乗組員死傷海難」(長崎)
- ⑧「明石海峡の海難」(神戸) 5 月発刊予定

をそれぞれ発刊しました。いずれも海難原因や事例を分かりやすく解説しています。是非ご利用下さい。

■ 気象予報士を招いて

昨年 10 個もの台風が上陸し、台風による海難が相次いで発生したことから、日本気象協会の気象予報士富沢勝氏をお招きし、「平成 16 年の台風について」のお話をうかがいました。青函連絡船洞爺丸の遭難をはじめ、昭和史に残る台風の爪痕を振り返りながら、「海上には遮蔽物がなく、摩擦が少ないので、最大風速の 3～5 割増しの最大瞬間風速はあたりまえ。最大風速の 2～2.5 倍(ときには 3 倍)の風が吹くと考えておく必要がある。さらに、スピードの速い台風は、風が強いので注意を要する。現在では、『左半円は可航半円』という言い方はしていない。」など、興味深い話が次々と飛び出しました。



高等海難審判庁での講演

台風避難のアンケート調査につきましては、各船、各社の皆様に多大なご協力をいただきまして、ありがとうございます。これまでに 800 通を超える回答が寄せられました。

この中には、各船がとった台風避泊の方法のほか、「最大瞬間風速が 60m/s を超えた」などの記載も多く、昨年の台風の強さと保船の大変さが伝わってきました。これから集計・分析作業を行い、その結果を皆様にフィードバックいたしますので、しばらくお待ちください。

皇居周辺の桜も満開になりました。心地良い春風が海面を吹き抜けるこの時期に“春眠海難”が多くなります。

春の陽気に誘われて、深夜のブリッジに潜む

“睡魔”も冬眠から目覚めるのかも知れません。

くれぐれも ご用心、ご用心！



ご意見をお待ちしております。

〒100-8918

東京都千代田区霞が関 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>

「まいあ君」作成: 清水 史