



海難審判庁

Marine Accident Inquiry Agency

マイアニュースレター

No. 26

平成17年7月

～ 海難防止へのメッセージ ～

【目次】



「全国海難防止強調運動」が始まります	1
プレジャーボート海難（裁決事例5件）	2
海難レポート2005の発刊	6
トピックス	8

「全国海難防止強調運動」が始まります

- 7月16日(土)から31日(日)まで -



海難ゼロへの願い！

講習会に来てね。

海難審判庁は、全国海難防止強調運動に参加し、海難防止講習会などを通じて、海難の防止を呼びかけます。

「全国海難防止強調運動」とは？

海事関係者をはじめ、広く国民に対し、海難防止思想の普及・高揚、海難防止についての知識・技能の習得・向上を図り、“海難ゼロ”を目指して、皆さんといっしょに運動を展開するものです。

「運動の内容」は？

- 各地域の特性を勘案した活動を行い、本運動の趣旨を周知します。例えば、テレビ、ラジオ、新聞、広報誌、ポスター、リーフレット、ホームページなどを通じて運動の趣旨を周知
- 港内パレード、体験航海、施設公開などを実施して運動の趣旨を周知
- 訪船指導、現場指導、海難防止講習会、各種訓練などを通じて安全に関する指導・教育の実施



ポスター



海難防止講習会

全国海難防止強調運動

本運動にあわせて、今月号では、プレジャーボート海難を特集しました。夏を楽しむためにご一読ください。また、講習会や各種イベントにもご参加ください。

次世代を担う子どもたちにも...

『子ども霞が関見学デー』のお知らせ

高等海難審判庁（東京霞が関）では、今年も「子ども霞が関見学デー」を8月25日(木)に行います。

昨年は、審判廷を開放し、海難審判の実演を交えて、海難審判庁のしごとや海の交通ルールなどを紹介した後、審判官席の大きないすに腰かけて記念撮影を行いました。今回も、子どもたちに楽しんでいただけるように工夫していますので、ふるってご参加ください！

なお、参加にあたっては事前の申し込みが必要になります。

【申し込み・問い合わせ先】

国土交通省大臣官房広報課「子ども見学デー」担当
03-5253-8111（内線21575） 申込締切日8月12日（金）
ホームページ <http://www.ml.it.go.jp/>



海難審判の裁決にみるプレジャーボート海難（平成16年）

1 海難の状況

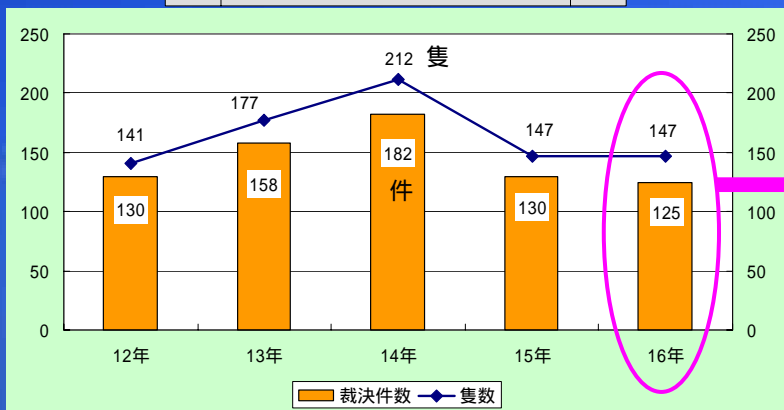
平成16年のプレジャーボート海難は、**125件147隻**で、**死亡・行方不明者は12人**となっています。

海難の種類では、**衝突が89隻(60%)で最も多く**、次いで転覆が11隻(7%)、死傷等が10隻(7%)、乗揚が10隻(7%)となっており、前年と比べ、乗揚が7隻減少したものの、転覆が3隻増加して第2位となったのが目立っています。

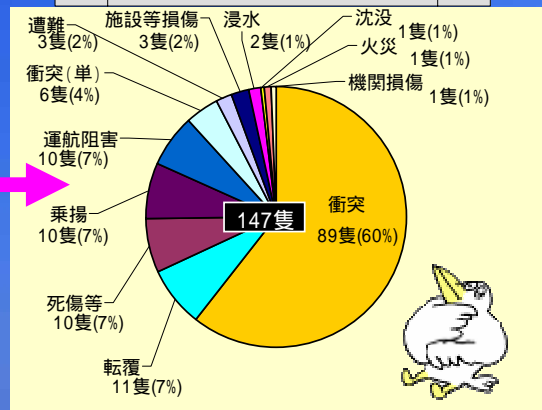
また、死亡・行方不明者12人のうち、**11人はライフジャケットを着用していませんでした。**

やはり、明暗を分けたのは、ライフジャケットの着用でした。

海難審判の裁決件数と隻数



海難の種類

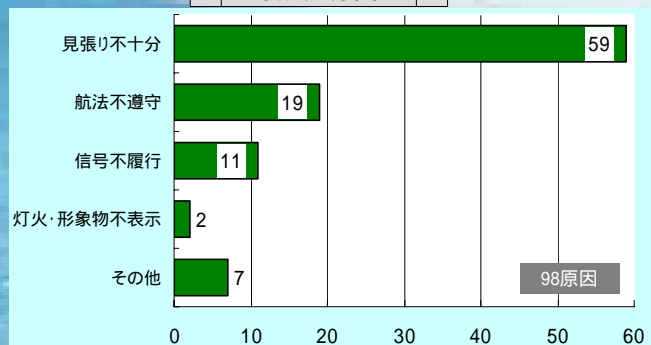


2 衝突の原因

衝突の89隻では、「**見張り不十分**」が最も多く、次いで「航法不遵守」、「信号不履行」となっています。

航走中のプレジャーボートは、白い航走波が遠くからでも良く見えますが、錨泊・漂泊すると、航走波が消えて、他船から見えにくくなり、錨泊・漂泊中に衝突されるケースが多くなっています。

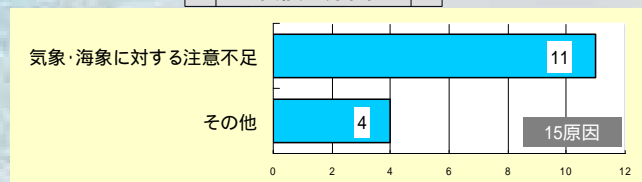
衝突の原因



3 転覆の原因

転覆した11隻では、**全船に「気象・海象に対する注意不足」**が挙げられており、特に、帰航時は、波が高くなる海岸付近を追い波状態で航走することが多くなるので、風や波の影響を受けやすいプレジャーボートにとって注意が必要です。出航前の気象・海象情報の入手や荒天が予想される場合の出航の中止または早期帰航が求められています。

転覆の原因



プレジャーボート海難の“防止”には

- ☑ 気象・海象情報を入手し
- ☑ 周囲の見張りを欠かさずに
- ☑ 海上交通ルールをしっかり守り

そして、みんなが
ライフジャケットを着用すると

事故も少なくなって
みんなハッピー!

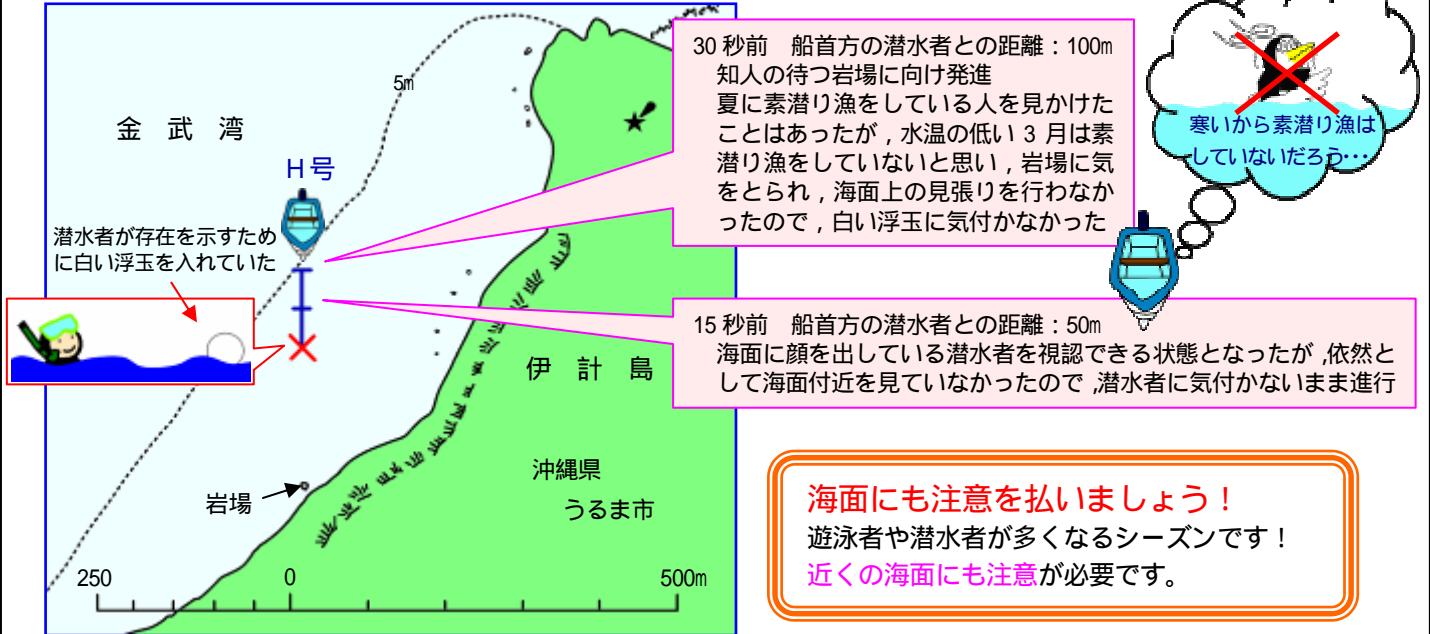


モーターボートが目印の浮玉に気付かず潜水者と接触

H号：和船型モーターボート 3.83m 1人乗組み 同乗者1人
 発生日時・場所：平成16年3月14日15時00分 沖縄県伊計島北西岸沖
 気象等：曇 南南東風 風力3 下げ潮初期

海難の概要

H号は、岩場に向け南下中、水温の低い3月に素潜り漁はしていないだろうと思い、海面の見張りを十分行わずに進行して、前方で素潜り漁をしていた潜水者の頭部に接触し、潜水者が頭部打撲・額部裂傷を負った。



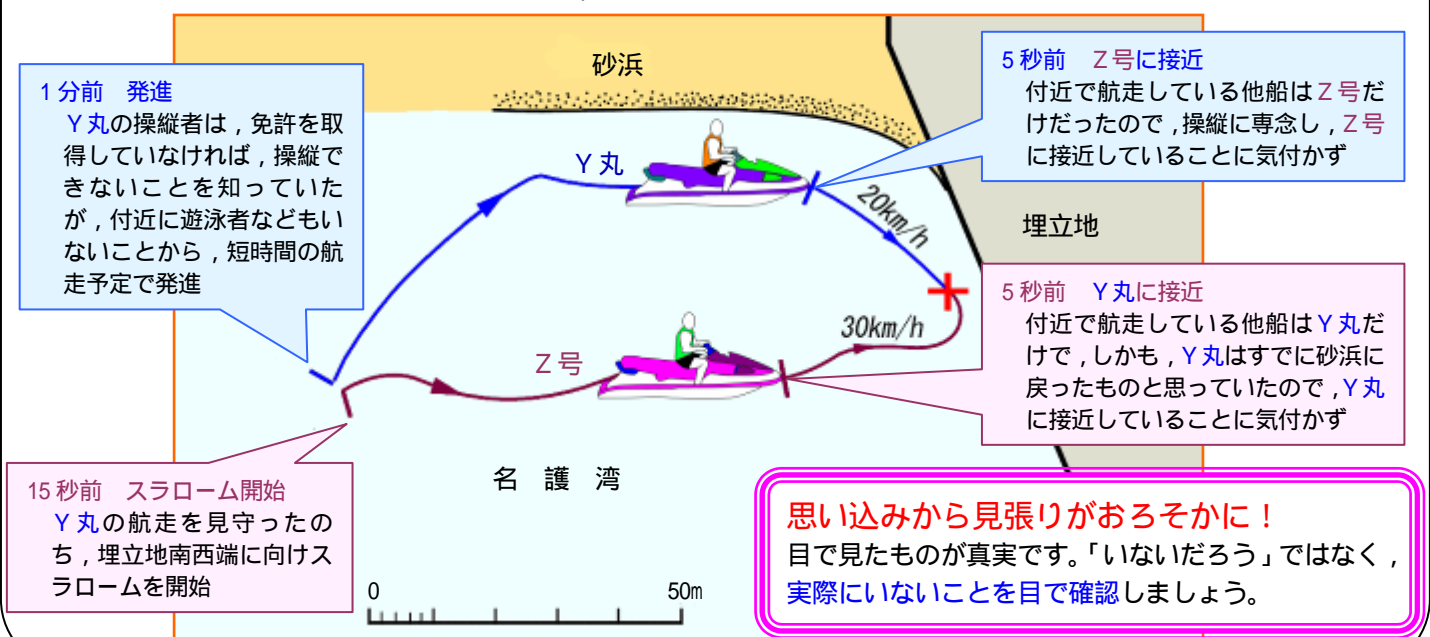
無資格者の操縦する水上オートバイが仲間の水上オートバイと衝突

Y丸：水上オートバイ 2.86m 1人乗組み（操縦免許なし）
Z号：水上オートバイ 2.35m 1人乗組み
 発生日時・場所：平成15年10月5日15時10分 沖縄県名護湾
 気象等：晴 北北東風 風力4 視界良好 上げ潮末期

操縦免許がないと水上オートバイは、操縦できません！

海難の概要

無資格者が操縦するY丸が右回りに、仲間の操縦するZ号が左回りにそれぞれ進行中、互いに接近していることに気付かないまま航走を続けて埋立地沖で衝突し、Z号の操縦者が大腿骨骨幹部骨折などを負った。



帰港時期が遅れて風が強くなり、高波に船尾が押し上げられて転覆

P号：船外機付きプレジャーボート 全長3.30m 幅1.52m 乗組員1人 同乗者1人
 発生日時・場所：平成15年12月7日11時20分 明石海峡北部舞子漁港南方沖合
 気象等：晴 西風 風力4 視界良好 低潮時 東流1ノット 波高1.5m

海難の概要

P号は、舞子漁港南方沖合において魚釣り中、風向が北から西に変わり、風が強くなって波も高くなってきたが、すぐに帰港せずに魚釣りを続けた。その後、西風が更に強くなり帰港することにしたが、左舷後方からの波に船尾が押し上げられ転覆した。



4時間20分前 北寄りの風 波高0.5m
 漂泊して魚釣り開始(1時間毎にポイントを変更)

1時間20分前 北風から西風に変化
 風が強くなり、波も高くなったが、舷側を大きく超える高さではなかったので、“この程度の波であれば大丈夫”
 と思い、魚釣りを続ける

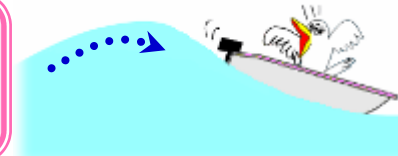
5分前 西風が強くなり波も高くなったため、危険を感じて帰港 波浪域を避けて沖側を迂回するコースをとる

2分前 舞子漁港に向けるため、左転を始める
 西南西からの波高1mの波を受け、船体が大きく揺れたので、波に注意を払いながら2.0ノットで続航

転覆 左舷後方から1.5mの高波に船尾が押し上げられ、右舷前方に転覆

船幅を目安に！

波高が船幅に近くなると転覆の危険性が高まります。
 船幅を危険ラインの目安にして、早めの帰港を心がけましょう。



錨索を船尾に係止して錨泊中、船尾から波が打ち込んで転覆

S丸：船外機付きプレジャーボート 0.2トン 全長3.30m 幅1.35m
 乗組員1人 同乗者3人(うち幼児1人)
 発生日時・場所：平成15年8月15日13時30分 福岡県加里布港内のノ一瀬
 気象等：曇 北北東風 風力4 視界良好 下げ潮中央期 波高約0.5m

海難の概要

S丸は、強風、波浪注意報が発表されている状況のもと近くの岩場に釣りに向かった。釣場に到着後、船外機の操作がしやすい船尾から投錨し、錨索を左舷船尾傾斜部のアイピースに係止して釣りを開始した。やがて風が強くなり、波が高くなって船体の縦揺れが始まり、錨索が緊張して船尾が下がり、波が船尾から打ち込んで水船状態となって転覆した。



明暗を分けたライフジャケットの着用

S丸船長は、当日夕刻にUターン予定の帰省中の家族に、帰りの土産として釣った魚を持たせるため、天気予報を確認せずに、幼児を含む家族4人で急いで釣りに出かけた。

錨泊中の**S丸**が、波の打ち込みで水船となったので、ライフジャケットを着用していた同乗者1人が、幼児を抱きかかえて泳ぎだし、無事陸岸に泳ぎ着いた。他の2人は、ライフジャケットを着用していなかったため、転覆した**S丸**につかまっていたが、携帯電話を入れた防水バックが流れていくのを見た同乗者が、船長である父親の制止を聞かずに、バックを追って泳ぎだした。しかし、流れるバックに追いつくことができず、力尽きて行方不明となった。

船尾からの波浪に注意！

船は船首で波を切って進みます。そのため船首からの波には強く造られています。船尾からの波には弱いものです。たとえ海上が平穏でも、錨索は必ず船首部に係止して錨泊しましょう！

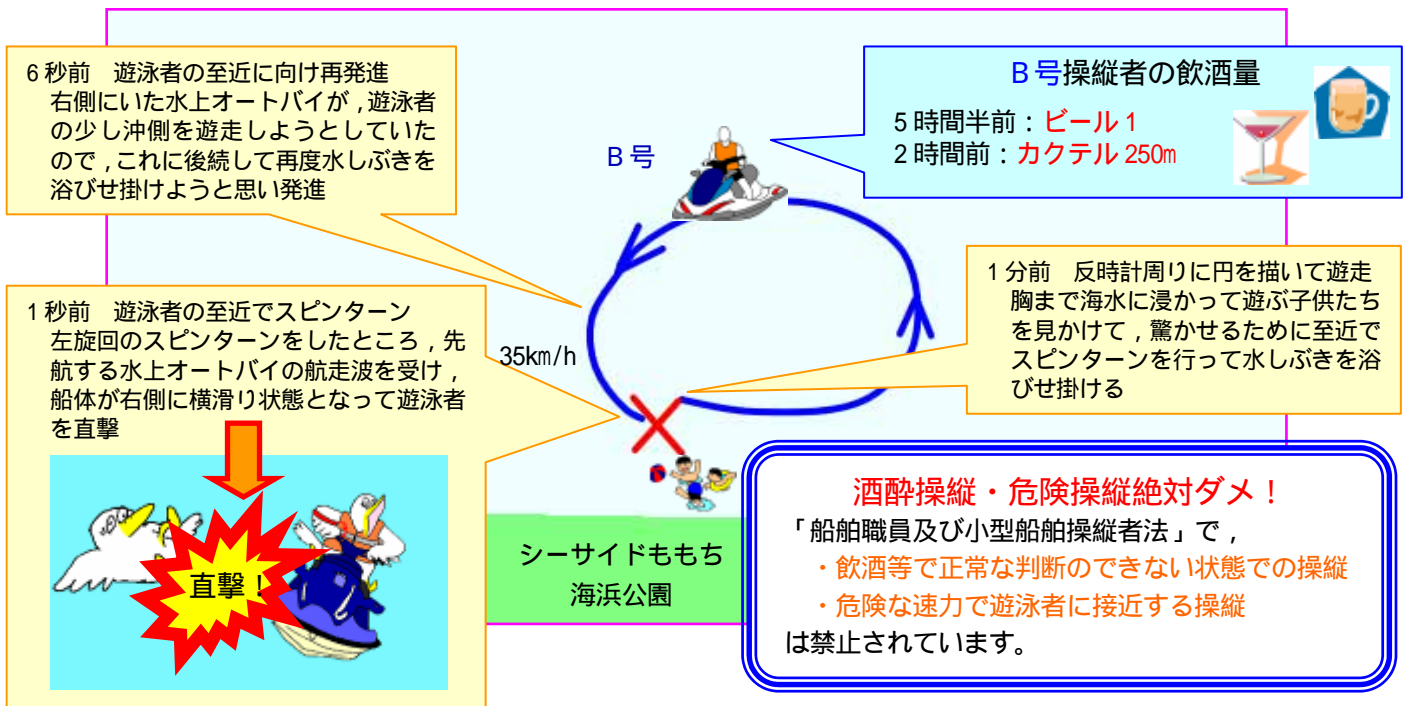
飲酒した状態で水上オートバイを操縦し、遊泳者を直撃

B号：水上オートバイ 3.16m 1人乗組み

発生日時・場所：平成16年7月11日17時30分 福岡県博多港シーサイドももち海浜公園沖
 気象等：晴 風なし 視界良好 高潮時

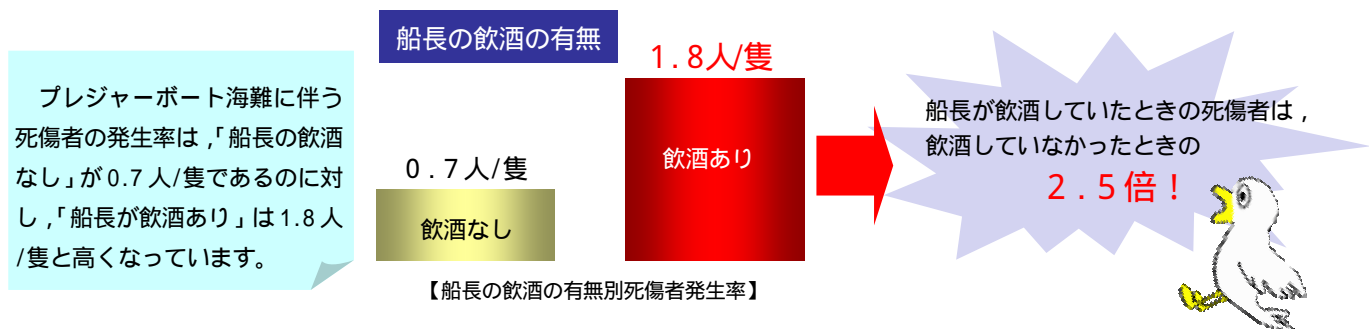
海難の概要

B号は、操縦者が昼食時に飲酒したのち発進し、遊泳者の至近でスピントーンを行ったところ、横滑り状態となって遊泳者を直撃し、3名が全身打撲・頭部打撲などを負った。



『飲酒』と死傷者発生との関係 「プレジャーボート海難の分析」から抜粋

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、船長の飲酒の有無と海難での死傷者発生との関係を見ると・・・



出航を予定しているときは、絶対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、以下の内容を規定しています。

第23条の36 第1項

「小型船舶操縦者は、**飲酒**、薬物の影響その他の理由により**正常な操縦ができない**おそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。」



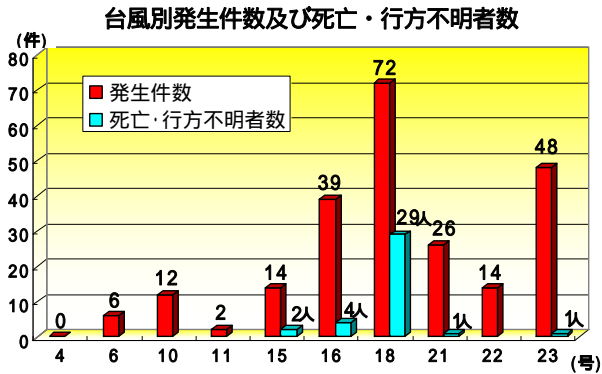
海難レポート 2005 の発刊 ～特集「台風と海難」～

海難審判庁では、7月8日に『海難レポート 2005』を発刊しました。

『海難レポート 2005』では、16年に発生した海難の状況や当庁の最近の動きなどを紹介しています。特集記事として、昨年、観測史上最多となる10個の台風が上陸し、多くの海難が発生したことから、「台風と海難」を取り上げています。

特集「台風と海難」

台風に伴う海難の発生状況



海難事例

台風海難事例は、伏木富山港で錨泊中に走錨して乗り揚げた「練習船海王丸乗揚事件」ほか1件を取り上げています。

未知との遭遇

台風の通過に伴う各地の最大風速及び最大瞬間風速と、風速 65m/s の暴風の中での錨泊体験談を掲載しています。

台風避難アンケート集計速報

台風海難の防止対策に役立てていただくため、昨年の台風を無事凌ぎきった旅客・フェリー及び内航船を対象として、台風接近時における避泊実態についてのアンケート調査を実施し、871隻からの回答を集計速報として掲載しています。

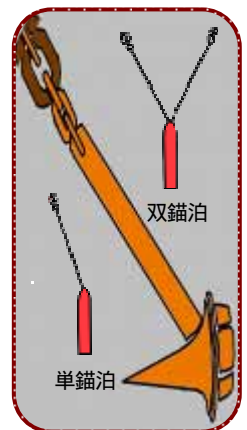
錨泊方法・・・

台風進路に近い錨地、港内など狭い錨地及び錨泊船が多い錨地では、係駐力を確保して振り回りを少なくするため、中小型船の多くが双錨泊としていました。

旅客・フェリーは、単錨泊では10節が、双錨泊では両舷8節がそれぞれ最も多く、また、500トン未満の内航船では、単錨泊・双錨泊とも6節が、500トン以上の内航船では、単錨泊・双錨泊ともに7節が最も多くなっています。

走錨した船舶・・・ (乗揚には至っていません)

旅客・フェリーは、単錨泊では風速 20 m/s・波高 2m から、双錨泊では風速 28 m/s・波高 3m から走錨していました。また、500トン未満の内航船は、単錨泊では風速 25 m/s・波高 2m から、双錨泊では風速 25 m/s・波高 3m からそれぞれ走錨しており、また、500トン以上の内航船は、単錨泊では風速 15 m/s・波高 4m から、双錨泊では風速 20 m/s・波高 4m からそれぞれ走錨していました。



台風避泊時に注意した事項 トップ5

- 外国船の付近、特に後方では錨泊しない。
- 台風最接近時の風向を予測して双錨泊とする。
- 機関はいつでも使用できるようにしておく。
- 台風通過後の風向の変化に注意する。
- 周囲の錨泊船の船名を記録しておき、いつでも連絡できるようにしておく。

海難レポートを
読んでね!



第1節 海難審判庁の未来のあり方

海上交通を含めた国際・経済社会や行政全体を取り巻く環境の変化に適応し、国民の真のニーズに的確に対応するため、民間の経営手法を取り入れたマネジメント改革に取り組んでいます。



第2節 海難審判行政の課題と推進

海難の原因究明と発生防止に徹底を期すため、**迅速な海難の調査及び審判**、**海難に関する情報の利用促進**などの目標達成に向けて、より国民の視点に立った、メリハリのある業務処理を行います。

第3節 海難調査における国際協力体制の強化

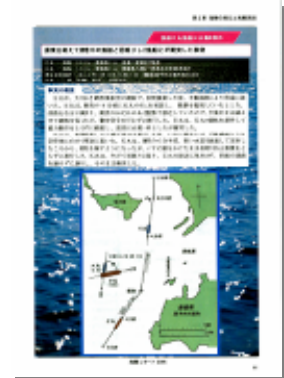
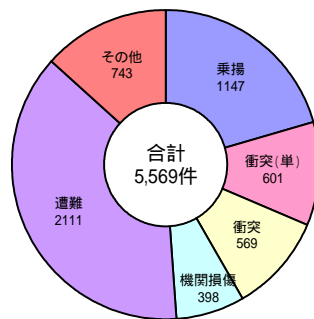
世界的な海上安全の進展とアジア地域の海難調査の協力促進と向上のための、国際海事機関（IMO）への対応、国際海難調査官会議（MAIIF）及びアジア地域海難調査官会議（MAIFA）への出席、2国間における海難調査協力の協議、国際協力機構（JICA）への技術協力など様々な国際的活動を紹介しています。

第2章「海難の発生と海難原因」

第1節 海難の発生

16年中に発生し、理事官が認知した海難は、**5,569件6,474隻**で、これに伴う**死亡・行方不明者は、256人**となっています。これは、前年と比べて32人増加しており、特に、台風に伴う貨物船の海難による死亡・行方不明者数の増加が目立っています。

【事件種類別発生件数】



第2節 裁決における海難原因

16年には、760件(1,127隻)の裁決が言い渡されました。

裁決で明らかになった海難原因を、衝突・乗揚・機関損傷の海難種類別と旅客船・貨物船・漁船などの船種別にそれぞれ分析しています。また、船種ごとに、主な海難事例を3事例ずつ取り上げ、航跡図を盛り込んで計18事例を掲載しています。



この衝突は、視界不良時に無理に入出港したことが原因だね。



第3章「海難防止に向けて」

第1節 海難原因の分析

個々の海難事例分析に用いている「バリエーションツリー分析（VTA）」や「M-SHELLモデル」を紹介しています。



第2節 海難分析集の発刊

海難防止対策について具体的な提言を行うため、裁決で明らかになった海難原因を様々な角度から深く分析し、海難分析集として発刊しています。

昨年は、内航貨物船海難の分析集や各海域ごとの特色ある海難にスポットを当てた地方版海難分析集などを発刊し、これらの刊行物について紹介しています。

第3節 海難防止活動

関係機関と連携した「漁船海難防止強化旬間」や「居眠り運転撲滅キャンペーン」などの海難防止活動を展開しています。

第4章「海難の調査と審判」

海難の調査及び審判の流れについて詳しく解説しています。



「海難レポート2005」は、当庁のホームページに掲載します。

トピックス

■ 地方版分析集を発刊

各地方海難審判庁がそれぞれ発刊していた海難分析集を一冊にまとめ、「平成16年度 地方海難審判庁 海難分析集」として発刊しました。地方版海難分析集は、各海域ごとの特色ある海難にテーマを絞って分析を行ったもので、漁船・プレジャーボートの海難から明石海峡における海難まで、様々なテーマの分析集が盛り込まれています。



■ 外部有識者懇談会を開催



去る5月20日、当庁の未来のあり方について、外部有識者の知見等を参考にして検討を進めることを目的とした外部有識者懇談会(第2回)を開催しました。懇談会では『マネジメント改革の状況』及び『海難審判システムの本質』について各委員と意見交換を行いました。

この中で、「審判を行わない事件についても、調査データを分析して、再発防止に必要な教訓等を公表することも考えるべき」など、今後業務を改善していく上で貴重なご意見をいただきました。

ケミカルタンカー興和丸乗組員死傷事件の審判開始を申立

この事件は、興和丸が、平成17年4月8日岡山港にて水酸化ソーダ341キログラムを揚げ荷役後、船長が、タンククリーニングの目的で、ガスフリーやガス検知をしていないマンホール内に入ったところ、高濃度の硫化水素ガスを吸って意識不明となりました。さらに、急いで船長の救助に向かった一等航海士、機関長及び甲板長も、同ガスを吸い込んで意識不明となり、病院に搬送されましたが、船長及び機関長がガス中毒により死亡したものです。

広島地方海難審判事務所は、平成17年5月31日、広島地方海難審判庁に対し、一等航海士を受審人に、運航管理者などを指定海難関係人にそれぞれ指定して、審判開始の申立を行いました。



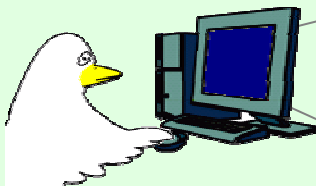
おかげさまで、500人・社・団体を突破!

マイアニュースレターのメール配信サービス利用者が、おかげさまで500人・社・団体を突破しました。

特に、最近では、内航船にも運航管理制度が導入されたこともあり、運航管理者などからの配信申し込みが増えています。今後も、海難の防止に役立つ事例などを取り上げてまいりますので、1人でも多くの皆様のご利用をお待ちしています。

ご希望の方は、海難審判庁のホームページから申し込みができます!

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



支店や営業所の方にも転送してね

先日、71歳と66歳のふたりのヨットマンが、相次いで単独無寄港世界一周を成功させるという快挙を成し遂げました。

最高齢記録を作った斉藤さんは、帰港第一声で、航海日数が予定をオーバーしたことに、「失敗です。」と述べていましたが、大きな危険や困難を伴う単独航海を成就させたベテランの表情からは、「決して無理や無謀な航海はしなかった。」「安全第一を心がけたよ。」と言っているように聞こえました。

さあ、夏本番です。ゆっくりと時が流れる紺碧の海で、真夏の日差しを浴びながら楽しい1日を過ごしましょう。



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