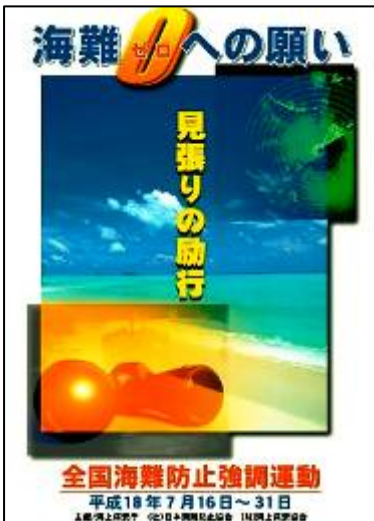


特集 プレジャーボートでの見張り

- ◆ 今年も「全国海難防止強調運動」が始まります 1
- ◆ 海難審判の裁決にみる衝突の原因 2
- ◆ プレジャーボートの海難事例 3
- ◆ トピックス 8

今年も「全国海難防止強調運動」が始まります！

平成 18 年 7 月 16 日(日)から 31 日(月)まで



▲ ポスター

全国海難防止強調運動とは

全国海難防止強調運動とは、「海難ゼロへの願い」を実現するため、全国各地で官民が一体となって、海事関係者をはじめ、広く国民の皆様へ海難防止思想を広める運動です。

★ 海難審判庁では、「全国海難防止強調運動」に積極的に参加し、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。

今年度の重点事項 — 見張りの励行

安全運航の基本は「見張り」です。衝突の原因では、その多くが「見張り不十分」となっています。そこで今年度は、常時適切な見張りを行って、安全運航を確保できるよう、「見張りの励行」を重点事項として、本運動を展開します。

運動の内容

テレビ、ラジオなどによる運動の周知、講習会や訪船指導、各種イベントの実施など、あらゆる機会を活用して海難防止思想の普及に努めます。

マリンレジャーでも見張りが安全の基本です！

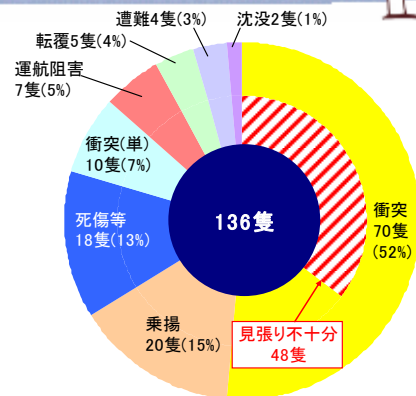


今号では、本強調運動に合わせ、「プレジャーボートでの見張り」をテーマに取り上げました。

平成 17 年の裁決によると、他船と衝突したプレジャーボートは、70 隻(全衝突隻数の 13%)で、そのうち「見張り不十分」であったものが 48 隻と 7 割を占めており、また、衝突によって 6 人が死亡・行方不明となり、63 人が負傷しています。

釣りやクルージングをはじめ、海浜で手軽に楽しめるマリンレジャーの中にもいろいろな危険が潜んでいます。

真夏の海を思い切り楽しむためにも、見張りの大切さを再確認して、「海難ゼロ」を目指しましょう。

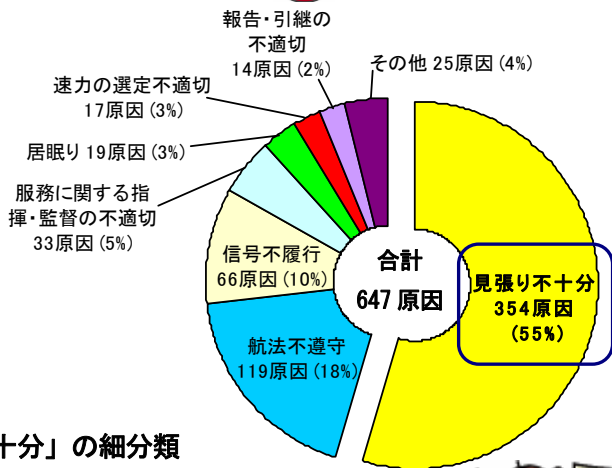


プレジャーボートの海難種類別(17年裁決)

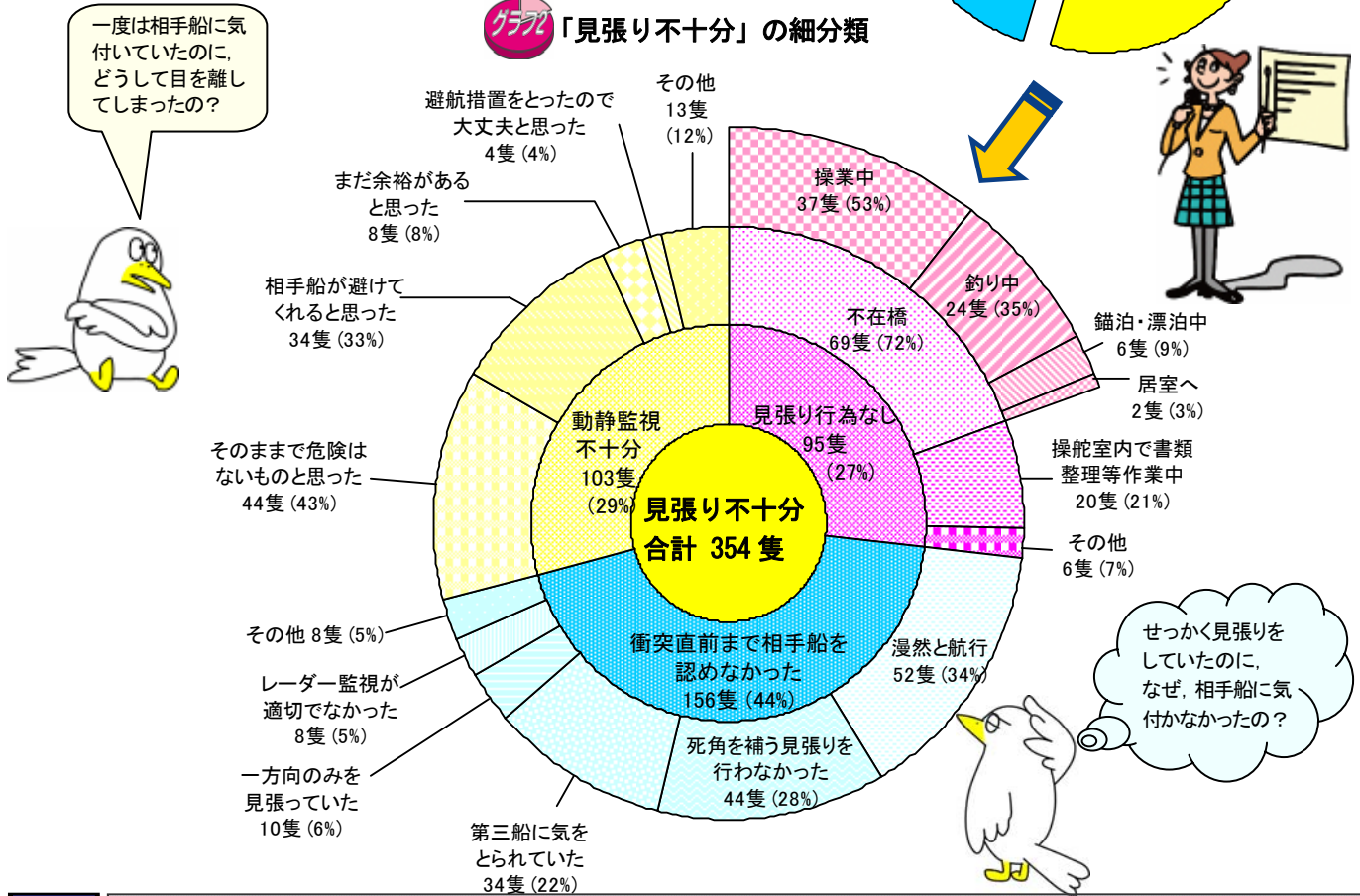
海難審判の裁決にみる衝突の原因

平成 17 年に言い渡された全裁決 732 件のうち、衝突が 259 件 535 隻(全ての船種)となっています。この中で、486 隻に対して 647 の衝突原因が示され、そのうち 354 隻(486 隻の 73%)が「見張り不十分」(647 原因の 55%)であったとされています。それでは、「見張り不十分」であった 354 隻について、その理由を詳しく見てみることにします。

衝突の原因



「見張り不十分」の細分類



一度は相手船に気付いていたのに、どうして目を離してしまったの？



せっかく見張りをしていたのに、なぜ、相手船に気付かなかったの？



なぜ？ どうして？

- ア** 「見張りを行っていなかった」もの 95 隻では、「不在橋 (操舵室から離れていた)」が 69 隻で 7 割を占めており、そのときの形態は、漁船の「操作中」が 37 隻、遊漁船及びプレジャーボートの「釣り中」が 24 隻と多く、他船が避けてくれることを期待して、漁ろう作業に専念していたり、釣りに熱中するあまり、釣り糸の方ばかりを見ていて、周囲の見張りがおろそかになっています。
- イ** 「見張りは行っていたが、衝突直前まで相手船を認めなかった」もの 156 隻では、「漫然と航行」が 52 隻、「死角を補う見張りを行わなかった」が 44 隻、「他の船舶に気をとられていた」が 34 隻などとなっています。見張りは行っていたものの、「接近する他船はいないだろう」との思い込みから見張りが不十分になったり、航走中に船首が浮上して前方に見張りの障害となる死角が生じていたにもかかわらず、死角に隠れた部分の見張りを行っていなかったケースが多く見られます。
- ウ** 「一度は相手船を認めたものの、その後は目を離して相手船を見ていなかった」もの 103 隻では、「接近することはないものと思って、その後は見ていなかった。」が 44 隻、「相手船が避けてくれると思って目を離した」が 34 隻など、初認時の安易な判断や期待から目を離してしまい、その後の相手船の位置や進路や方位の変化などの動静監視を怠り、衝突に至っています。

釣りに夢中のモーターボートと動静を見誤った油送船とが衝突

K号：モーターボート 1人乗組み 同乗者2人 長さ6.27m 錨泊中(釣り中)

船長：56歳 小型船舶操縦士免許(4年前に取得)

A丸：油送船 198トン 全長46.50m 5人乗組み 空船 博多港→山口県徳山下松港

船長：63歳 五級海技士(航海)免許 海上経験40年

甲板長(船橋当直中)：71歳 海上経験50年

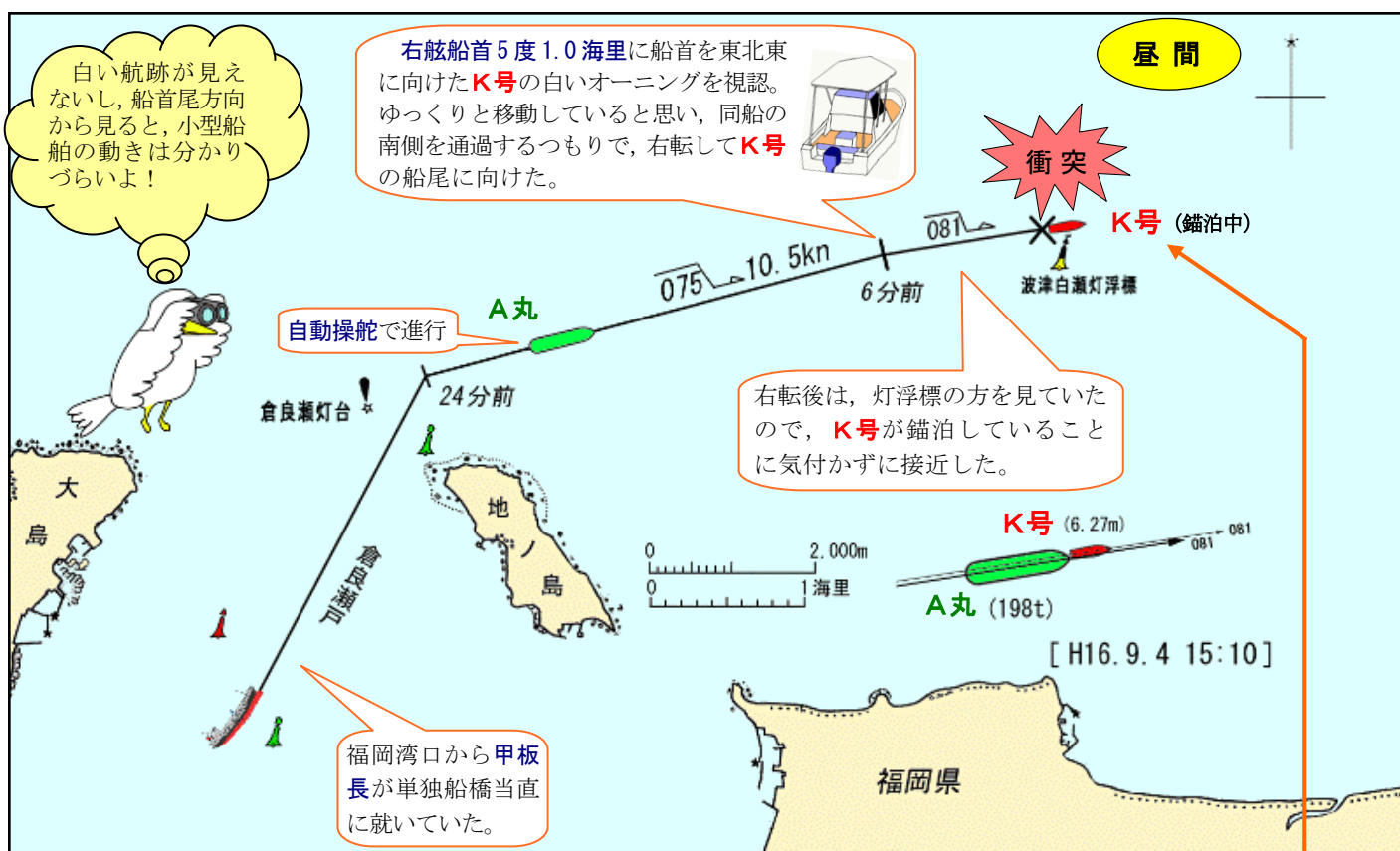
発生日時・場所：平成16年9月4日15時10分 波津白瀬灯浮標北西方500m(福岡県沖の玄界灘)

気象海象：曇 東北東風 風力2 下げ潮の中央期

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/moji/mj1708/17mj048yaku.htm> (本海難の裁決書)

K号は、北方位標識である波津白瀬灯浮標の北西方で錨泊して釣りを始めたが、その付近は他船があまり航行しないと思い、周囲の見張りを行っていなかったため、**A丸**の接近に気付かず釣りを続けた。

一方、**A丸**は、自動操舵で東行中、右舷船首方に船首を東北東に向けた**K号**を視認し、低速で航走していると判断してその南側を通過するつもりで、6度右転して**K号**の船尾に向けた。その後、**A丸**は、**K号**の動静を監視していなかったため、錨泊していることに気付かず、そのまま衝突した。



K号の見張り

2時間50分前 錨泊開始(水深30m)
内航船は、もっと沖の方を航行しているため、錨泊地点付近はあまり航行しないと思い、周囲の見張りを十分に行っていなかった。

6分前 **A丸**が正船尾1海里に接近
船尾右舷側の物入れに腰を掛け、右舷側に釣り竿を出して釣りをしていたため、船尾方から接近する**A丸**に気付かなかった。

1分半前 **A丸**が正船尾500mに接近
右舷側に出した釣り竿の方ばかりを見ていたので、依然として**A丸**の接近に気付かず、衝突の少し前、ようやく**A丸**を認め、モーターホーンを吹鳴したが、間に合わずに衝突した。

波津白瀬灯浮標は「北方位標識」!

北方位標識の意味が分かりましたか。
一般船舶は、この灯浮標の南方にある浅瀬を避けて北方を航行しています。

釣りをするときも、周囲の見張りを忘れないようにね。それに、万に備えて、ライフジャケットを着用しておいた方がいいですよ。



「北方位標識」は、**標識の北方に可航水域がある**ことを示しています。
波津白瀬灯浮標の南方に「波津白瀬」と呼ばれる航行に危険な浅瀬があります。

GPSプロッターを見ながら操縦中のモーターボートが、前方から接近する貨物船に気付かずに衝突

A号：モーターボート 19トン 全長14.63m 1人乗組み 同乗者5人（最大搭載人員15人）

船長：46歳 小型船舶操縦士免許（8年前に取得） 事故の3か月前にA号購入

同乗者（操縦者）：34歳 小型船舶操縦士免許（4年前に取得）

A号に乗せてもらったときは、船長と交替して操縦したことがあり、事故現場付近海域を航行した経験もあった。

B丸：貨物船 699トン 全長70m 5人乗組み 石灰石804トン積載

一等航海士（船橋当直中）：54歳 四級海技士（航海）免許 海上経験38年

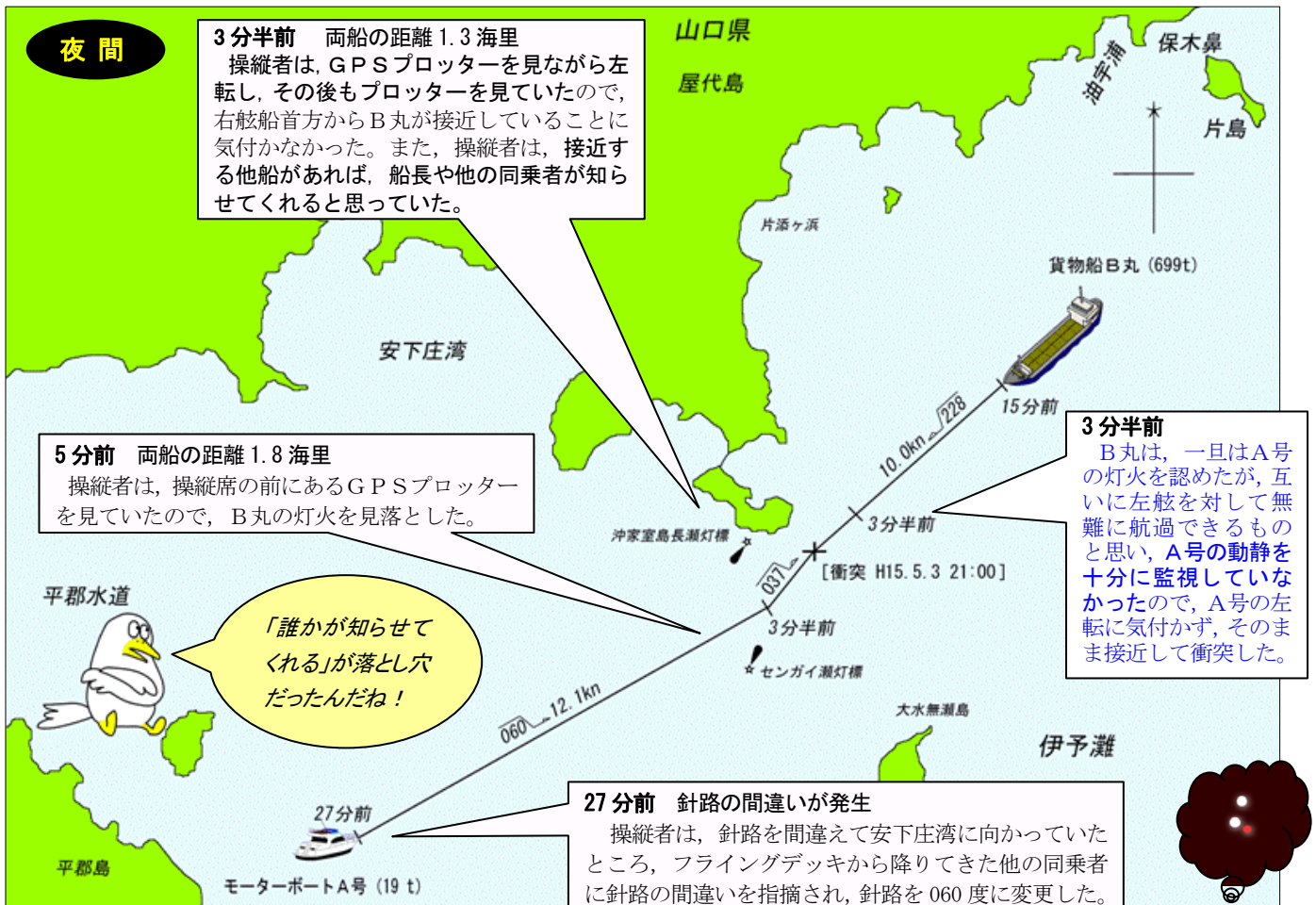
発生日時・場所：平成15年5月3日 21時00分 山口県屋代島南方沖合

気象海象：晴 無風 視界良好 上げ潮の末期

損傷等：**A号**の右舷船首部に破口を生じて沈没、同乗者2人が負傷

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/hiroshima/hs1802/17hs061yaku.htm>（本海難の裁決書）

A号は、ダイビングや釣りを楽しんだ後、屋代島片添ヶ浜に向けて帰途に就き、船長に替わって同乗者の1人（「操縦者」という。）が手動操舵に当たっていた。操縦者は、接近する他船があれば、隣席でレーダーを見ている同乗者やフライングデッキにいる他の同乗者が知らせてくれるものと思い、操縦席の前に設置されたGPSプロッターに目をやり、船位や針路を確認しながら進出した。こうして、操縦者は、GPSプロッターばかりを見ていて前方の見張りが不十分となり、誰からも**B丸**の接近について知らされなかったため、右舷船首方から接近する**B丸**に気付かないまま衝突した。



夜間

3分半前 両船の距離1.3海里
操縦者は、GPSプロッターを見ながら左転し、その後もプロッターを見ていたので、右舷船首方からB丸が接近していることに気付かなかった。また、操縦者は、接近する他船があれば、船長や他の同乗者が知らせてくれると思っていた。

5分前 両船の距離1.8海里
操縦者は、操縦席の前にあるGPSプロッターを見ていたので、B丸の灯火を見落とした。

「誰かが知らせてくれる」が落とし穴だったんだね！

27分前 針路の間違いが発生
操縦者は、針路を間違えて安下庄湾に向かっていたところ、フライングデッキから降りてきた他の同乗者に針路の間違いを指摘され、針路を060度に変更した。

3分半前
B丸は、一旦はA号の灯火を認めたが、互いに左舷を対して無難に航過できるものと思い、A号の動静を十分に監視していなかったため、A号の左転に気付かず、そのまま接近して衝突した。

1時間30分前（発進時）
船長は、既に同乗者の1人（操縦免許あり）が舵輪を握り、他の同乗者がその隣でレーダーを見ており、フライングデッキにも同乗者がいたので、同乗者たちで操縦や見張りを行っていると思い、操舵室後方で他の同乗者たちと雑談などを始めた。

見張りの分担は、はっきりと！ 白・白・紅

夜間は、周りの陸岸が見えないため、レーダーやGPSプロッターを見る時間がどうしても長くなります。GPSプロッターは、船位や針路を確認するためには心強いサポーターですが、見張りの手助けにはなりません。周りの人に見張りをしてほしいときは、はっきりとその旨を伝えておきましょう。中途半端に頼ってしまうと、かえって失敗のもとになります。

操縦者が居眠りしたモーターボートが、右回頭しながら押船列に衝突

Y号：モーターボート 12トン 1人乗組み 全長13.89m 釣り場→神戸港のマリーナ（帰航中）

船長：49歳 小型船舶操縦士免許（30年前に取得）

S丸：押船 235トン 6人乗組み 全長36.95m 大阪府岬町の棧橋→尼崎西宮芦屋港

：被押土運船 3,630トン 山土6,000トン積載

船長：55歳 三級海技士（航海）免許 海上経験33年

発生日時・場所：平成16年9月4日10時33分 大阪湾南部友ヶ島北東方沖合

気象海象：晴 東北東風 風力2 視界良好 下げ潮初期

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1705/16kb127yaku.htm>（本海難の裁決書）

Y号は、船長が出航後に飲酒し、釣りを終えて帰航中に居眠りに陥った。そのため、船長の手が、舵輪がわずかに右に回った状態で舵輪から離れ、Y号の右回頭が始まった。一方、S丸押船列は、左舷前方から右回頭しながら接近してくるY号を視認し、直ちに汽笛を吹鳴したが、Y号はそのまま右回頭を続けて衝突した。

Y号

① 06:30頃（約4時間前）

友ヶ島水道付近の釣り場に到着

朝食をとり、350mlの缶ビール4本を飲む。

その後、漂泊して釣りをを行う。



⑤ 10:25頃（8分前）

わずかに右舵がとられた状態で、舵輪から手が離れる。

④ 10:24頃（9分前）

居眠りに陥る。

③ 10:19半（約16分前）

針路031度 21ノット
手動操舵で進行

② 10:13（20分前）

釣りを終えて帰途に就く。

① 10:21（12分前）
針路060度 7.5ノット
全速力前進

S丸押船列

居眠りしていてS丸の汽笛に気付かず。

昼間

③ 10:30（3分前）

Y号を初認
→ 長音1回を吹鳴して注意を喚起

② 10:25（8分前）

Y号が徐々に回頭を始めた。

まいあの誓い

飲んだら乗らない
乗るなら積まない
持ち込まない



酒酔い操縦は禁止されています！！



船舶職員及び小型船舶操縦者法 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。

★ 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！

「プレジャーボート海難の分析」（平成14年6月発刊）から



飲酒 → 見張りの大敵

酒に強いつもりでも、たとえ缶ビール1,2本でも、気持ちが大きくなるし、眠くもなるし・・・

防波堤先端の簡易標識灯を見落として、高速力のまま防波堤に衝突

K号：モーターボート 全長 6.80m 1人乗組み 同乗者 2人 釣り場→三河港内(帰航中)
船長：30歳 小型船舶操縦士免許（1年半前に取得）船舶所有者
同乗者（操縦者）：30歳 小型船舶操縦士免許（5年前に取得 モーターボートの操縦経験なし）
 発生日時・場所：平成15年9月1日 19時45分 愛知県三河港
 気象海象：晴 無風 視界良好 上げ潮末期



海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/yokohama/yh1708/16yh098yaku.htm>（本海難の裁決書）
 夜間、釣り場から帰航する**K号**の船長は、度が付いたサングラスしか持参しておらず、夜間航海に不安を感じたので、操縦免許を受有する同乗者に操縦を委ねた。同乗者は、モーターボートの操縦経験がなく、夜間航海で港内の状況もよく分からなかったが、**K号**を操縦してみたい一心から操縦を引き受け、船長の指示どおり岸壁の照明灯群を船首目標として進行中、防波堤の先端付近に設置された簡易標識灯を見落としたため、19ノットの速力のまま防波堤に衝突し、**ライフジャケットを着用していなかった他の同乗者が、海中に転落して溺死した。**

乗船者3人はこんな状況でした…

船長

- ・釣りの間に飲酒（350 mlの缶ビールなど4~5本）
- ・明るいうちに帰ることにしていたため、度付き（近視）のサングラスしか持参していなかったため、夜間航海が不安だった。
- ・操縦を委ねた同乗者がモーターボートの操縦経験がないことを知らなかった。
- ・操舵スタンドの右側に立っていた。

操縦した同乗者

- ・釣りの間に飲酒（350 mlの缶ビールなど4~5本）
- ・モーターボートの操縦は初めてだが、操縦したい気持ちがあって引き受けた。
- ・港内の状況についてよく知らなかった。

他の同乗者

- ・操舵スタンドの左側のハンドレールをつかんで立っていたが、衝突時に海中転落して死亡した。

そして、全員が「**ライフジャケット未着用!**」

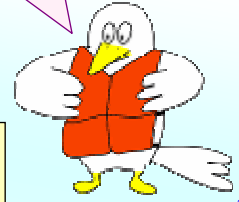
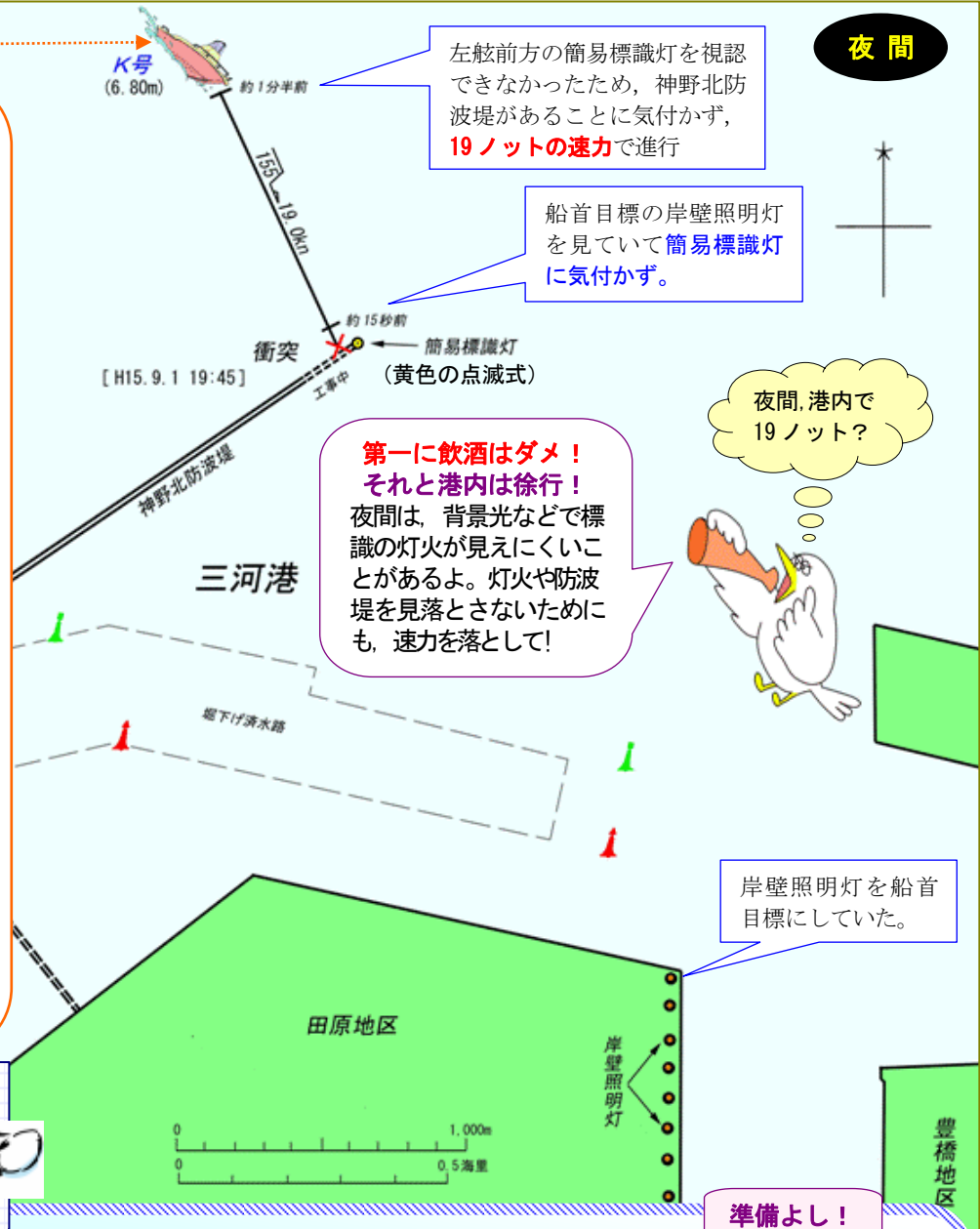
眼鏡は見張りの必需品
たとえ明るいうちに帰る予定だったとはいえ、いつも掛けている眼鏡を持って出かけるべきでした。



自己救命策の確保を!

このモーターボートでは、3人ともライフジャケットを着用していませんでした。船長は、自らライフジャケットを着用するとともに、同乗者にも必ずライフジャケットを着用させるようにしましょう。

海上保安庁の調査によると、プレジャーボートなどからの海中転落者のうち、**ライフジャケット着用者の生存率は83%、未着用者の生存率は29%となっています。**

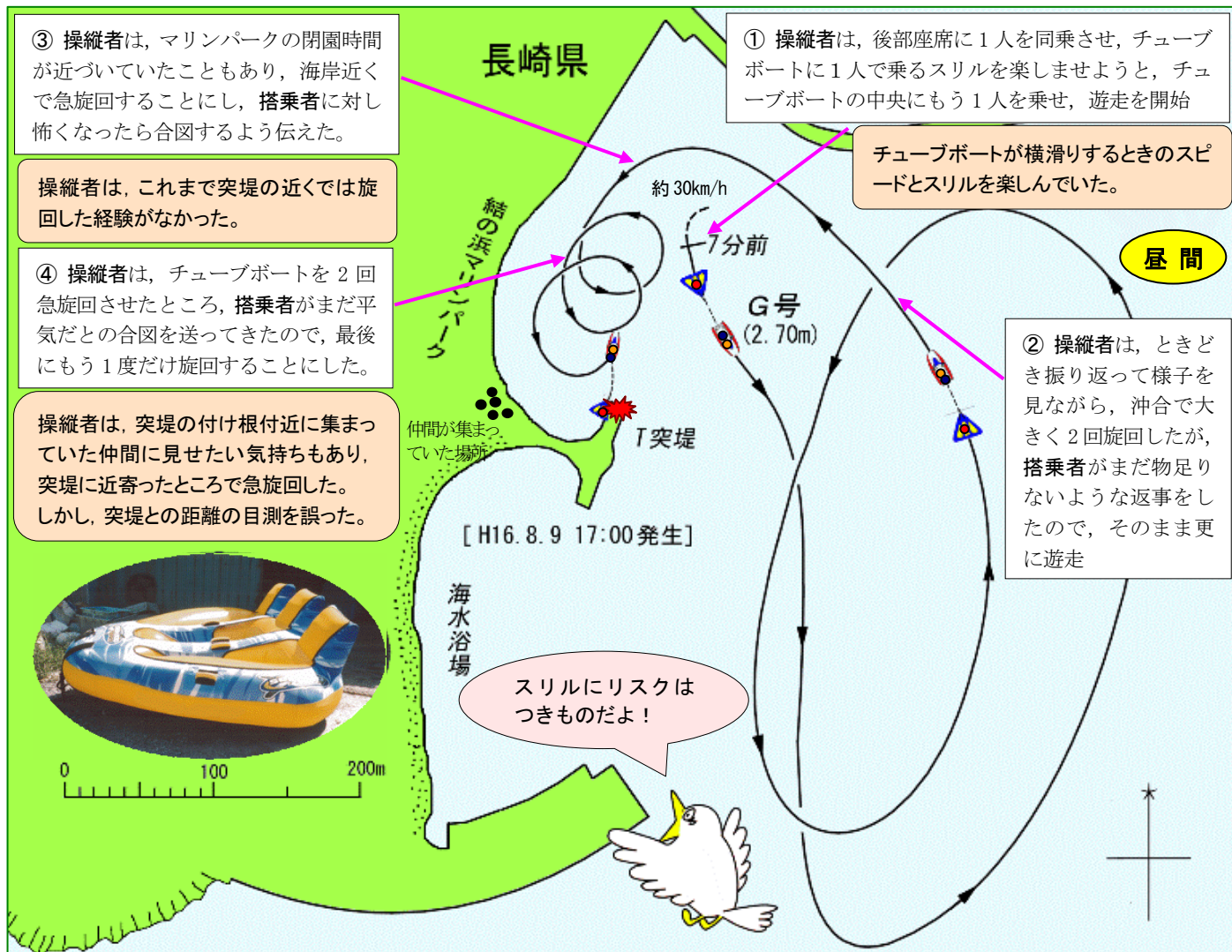


水上オートバイが突堤までの目測を誤り、引いていたチューブボートが突堤に激突

G号：水上オートバイ(3人乗り) 2.70m 1人乗組み 同乗者1人 チューブボートに1人を乗せて牽引
操縦者：38歳 小型船舶操縦士免許(1か月前に取得) チューブボートの牽引経験は5回程度
 発生日時場所：平成16年8月9日17時00分 長崎県諫早市結の浜マリパーク沖
 気象海象：晴 西南西風 風力1 下げ潮の初期

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/nagasaki/ns1712/17ns043yaku.htm> (本海難の裁決書)

水上オートバイG号は、長さ約25mの索で牽引する三角形のチューブボートに1人を乗せ、約30km/hの速度で遊走中、これまで旋回したことがなかった海岸付近で旋回していたとき、突堤までの距離の目測を誤ってチューブボートを突堤に激突させ、搭乗者が死亡した。



身近なマリレジャーの中にも危険が潜んでいます!

操縦者は後方ばかりを見ておくれにはいかないよ



ウエイクボードをはじめ、円柱状のバナナボート、円盤状のビスケット、それにこの事故のような三角形のチューブボートなど、モーターボートや水上オートバイに引かれて楽しむタイプのマリレジャーが盛んになっています。しかし、これらは、手軽に楽しめる半面、引かれた乗り物に初めて乗る人が多く、スピードとスリルを伴うだけに、思わぬところに危険が潜んでいます。例えば、引かれた乗り物が突堤や停泊船に衝突したり、搭乗者が落水時に身体を強打したり、落水者に他の艇が衝突したりして搭乗者が死傷する事故が発生しています。波との衝撃が意外に大きいことに注意し、搭乗者の安全確保に万全を期して下さい。

事故事例から見た再発防止のポイント

- ① 引かれる乗り物に初めて乗る人が多いので、事前に危険性や注意事項を十分に説明しておく。
- ② 必ずライフジャケットを着用させ、搭乗者が落水しないように適度なスピードとする。
- ③ 狭い海域、遊泳者や他の艇がいるところでの遊走は止め、波が高いときにも遊走は止める。
- ④ 引く側に見張り員を乗せ、見張り員は乗り物・搭乗者の状況や合図の確認を行って操縦者に伝える。

トピックス

「海難レポート2006」を発売！

海難審判庁では、7月7日(金)に「海難レポート2006」(全93ページ)を発売しました。本レポートでは、「霧中海難」を特集したほか、平成17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。

7月12日(水)、当庁ホームページに全文を掲載予定

特集「霧中海難」



特集 霧中海難

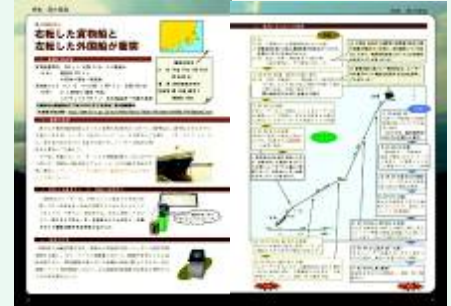
最近3年間の霧中海難の発生状況や平成17年の主要な霧中海難の事例(3事例)などを紹介

第1章 最近の海難審判庁の動き

海難審判法改正の概要、海難審判行政の課題と推進及び国際協力体制の強化などを解説



霧中海難の発生地点図



霧中海難の事例(大吠埼沖)



平成17年の主要な海難の発生地点と概要



旅客船の海難事例

第2章 海難の発生と海難原因

平成17年の海難の発生状況、海難原因及び船種ごとの海難事例(18事例)を紹介

第3章 海難防止に向けて

海難防止のための当庁の取り組みなどを説明

第4章 海難の調査と審判

海難の調査と海難審判のながれについて解説

いよいよ「台風シーズン」の到来！

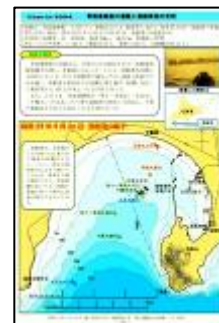
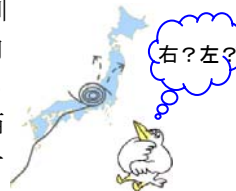
その前に **海難分析集「台風と海難」**

現場の声を満載



海難審判庁では、5月に**海難分析集「台風と海難」**を発売しました。当庁のホームページからダウンロードできますので、是非ご活用ください。この分析集には、平成16年に上陸した10個の台風によって発生した海難をはじめ、過去の台風海難から得られた教訓などのほか、旅客船、フェリー及び内航船に対するアンケート調査結果から明らかとなった台風避難の実態や、錨泊限界についてのシミュレーション計算結果などを取りまとめています。

(<http://www.mlit.go.jp/maia/05boushi/bunseki/bunsekishop.htm>)



青函連絡船洞爺丸の遭難(昭和29年発生)



台風避難アンケートから(大阪湾の錨泊状況)

Keep a sharp lookout

3L(Lookout, Log, Lead)は、古くから安全な航海の基本とされてきました。この中で、Lookout(見張り)は、霧中ではともかく、航海計器の性能が向上した現在でも、やはり目視による見張りが基本で、計器だけに頼ることはできません。操船者は、航海情報の多くを「目」から入手していますし、衝突原因からみても、衝突防止は「目視による見張りの励行」に尽きると言っても過言ではありません。

この機会にもう一度、海上衝突予防法が求める「常時適切な見張り」について見つめ直してみましょう。

「海難ゼロへの願い」を込めて！

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
(首席海難防止調査官)

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>

(平成18年7月発行) 「まいあ君」作成:清水 史