



Marine Accident Inquiry Agency

No. 38(19-7)

プレジャーボート海難

マイアニューズレター

海難審判庁

～ 海難防止へのメッセージ ～

海難ゼロへの願い「全国海難防止強調運動」	1
特集 プレジャーボート海難	2
海難の事例（最近のプレジャーボート海難5事例）	3
トピックス	8



海難 **ゼロ** への願い

今年も「**全国海難防止強調運動**」が始まります

平成19年7月16日～31日

今年度の重点事項

気象・海象の早期把握と適切な対応
～気象・海象に注意して、海で楽しく、安全に～

毎年、気象・海象情報の収集が不十分であったり、判断を誤ったまま出航して、海難に遭遇する例が後を絶ちません。

最新の気象・海象情報をチェックして、状況に応じて早期に避難する、運航を中止する等の適切な対応に努めましょう。

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、全国各地で官民一体となって、海事関係者だけでなく広く国民に対し、**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、海難防止を呼びかけます。



▲ ポスター



つけてね！ ライフジャケット！！

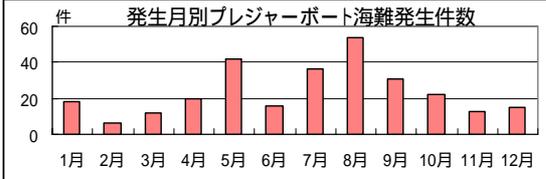
ライフジャケットの着用も忘れずに！

海上保安庁の調査によると、漁船・プレジャーボート等からの海中転落者の生存率は、**ライフジャケット着用者が81%**、**非着用者では28%**で、ライフジャケットを着けていれば、助かる確率は約3倍になります。

また、平成20年4月1日から一人乗り漁船は、適切な連絡手段を確保していても、ライフジャケットの着用が義務化されます。

特集 プレジャーボート海難

これから夏にかけて、モーターボートでの釣りや、水上オートバイでの遊走など、マリンレジャーが盛んになりますが、平成 18 年には 285 件のプレジャーボート海難が発生し、その発生月をみると、8 月が 54 件で最も多く、7～9 月の 3 ヶ月で 4 割強の 121 件が発生しています。

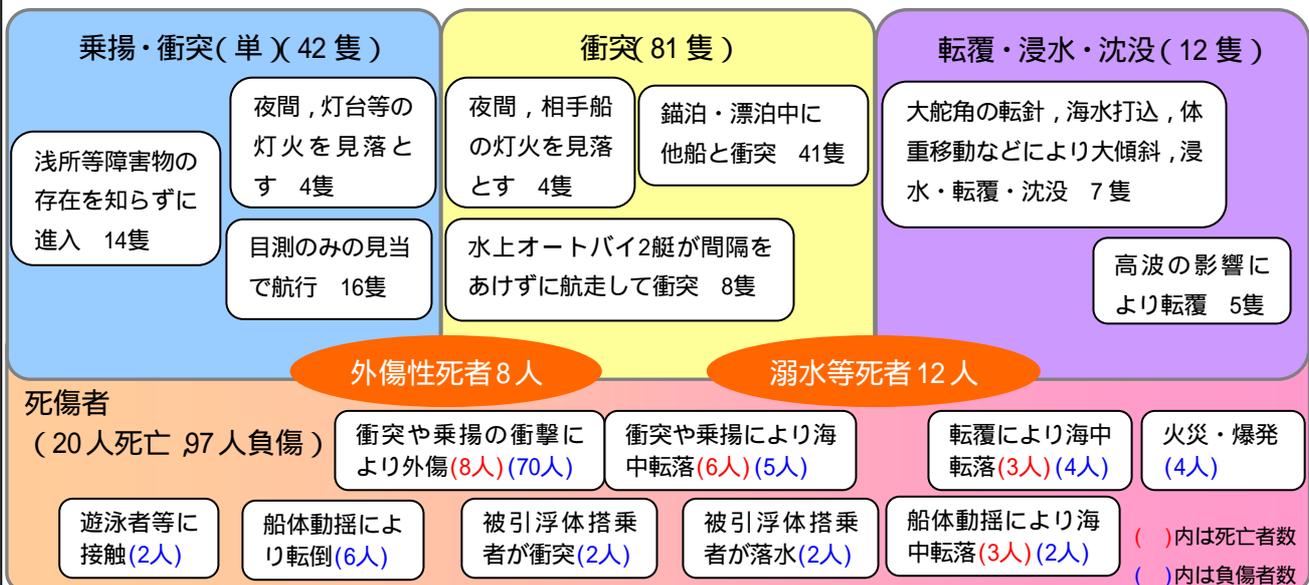


また、プレジャーボート乗船者の死亡・行方不明者数は 1 年間で 43 人となっています。

そこで今回は、安全なマリンレジャーが楽しめるよう、プレジャーボートの海難をテーマに取り上げました。

プレジャーボート海難の特徴

平成 18 年に海難審判で裁決のあったプレジャーボート海難は 145 件 167 隻で、その海難種類は衝突が 63 件(81 隻)で最も多く、次いで乗揚 30 件、死傷等 13 件などとなっており、プレジャーボート海難の特徴的なものをその形態ごとに分類したのが下図です。



安全なマリンレジャーのための 6 つのポイント！

衝突の半分は、錨泊・漂流中に発生！

錨泊・漂流中は、他船から見落とされやすいので、音響信号を備え、他船が接近したら鳴らしましょう！



不慣れた海域や初めての夜間航行で乗揚や衝突！

目見当は事故のもと！GPS、レーダーを活用しよう！



小さなボートでは少しの波、急激な転針や、乗船者の体重移動などで容易に大傾斜して浸水・転覆！

気象情報を入手して、悪化の予報であれば出航をとりやめましょう！



水上オートバイ同士の衝突で多数の死傷者！

前の艇が転んだとき、避けられますか？

仲間同士の水上オートバイでも船間距離をとろう！



20 人が死亡、うち溺水等が 12 人！

「近いから」、「短時間だから」大丈夫と思って海中転落！もしものためにライフジャケットの着用を！



燃料油、冷却水の目詰まりや、ガス欠など、単純なトラブルが多発！

出航前の点検を忘れずに！



夕方 釣りを終え帰航中のモーターボートが居眠りをして油送船と衝突

T丸：油送船 1,568ト 乗組員 11人 灯油 2,000リットル 大阪港堺泉北区 千葉港
 一等航海士(船橋当直)：38歳 四級海技士(航海)免許 海上経験 20年
P号：モーターボート 51ト 乗組員 1人 同乗者 5人 釣り場 尼崎西宮芦屋港のヨットハーバー
 船長：29歳 小型船舶操縦士免許(10年前に取得)
 発生日時場所：平成 18年 3月 5日 17時 30分 大阪湾(関西国際空港西方沖合)
 気象海象：晴 無風 視界良好
 死傷者：P号同乗者 1人負傷

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/19nen/koube/kb1901/18kb105yaku.htm> (本海難の裁決書)

P号は、地ノ島南方沖合で釣りを楽しんだ後、帰航の途に就いていたが、前夜の睡眠不足で疲労を感じていた船長が、フライングブリッジの操縦席に腰掛けて操船中、いつしか居眠りに陥った。一方、**T丸**は、**P号**のレーダー映像を認め、動静監視を続けていたが、**P号**が避航船なので、いずれ自船を避けるものと思い、警告信号を行わず、直ちに衝突を避ける協力動作をとらないで進行して衝突した。

P号船長は、前日深夜から早朝に乗船予定だった一部の同乗者(顧客)を出迎えるため、一晩中ヨットハーバーで待機していて、2時間程しか仮眠をとることができず、睡眠不足のまま午前9時に釣り場に向け出航していた。

T丸
 船橋当直：一等航海士、甲板員
 全速力、13.5ノット、自動操舵により進行

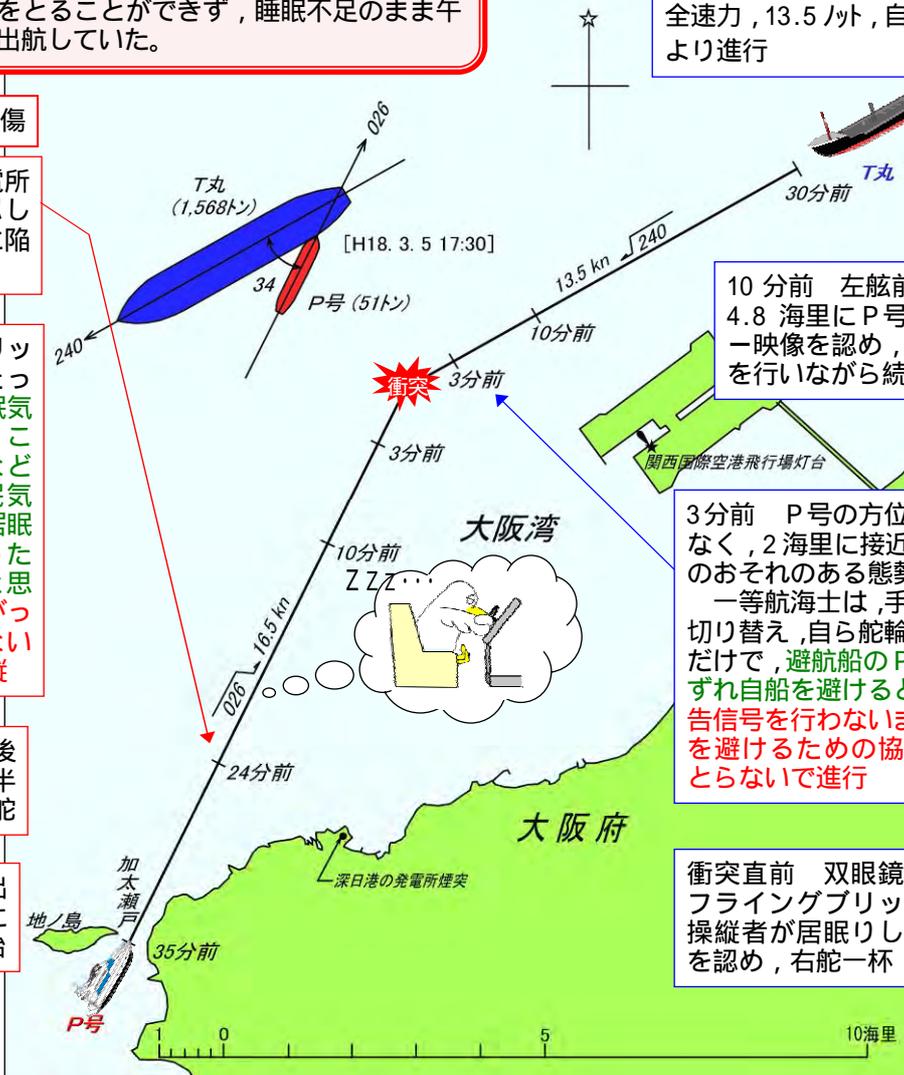
衝突 同乗者 1人が負傷

24分前 深日港の発電所煙突を右舷正横に確認した後、いつしか居眠りに陥る。

船長は、フライングブリッジで腰掛け操船に当たっていたところ、次第に眠気を感じるようになるが、これまで顧客の対応などで睡眠時間が短くて眠気を感じても、操船中に居眠りをしたことがなかったので、今回も大丈夫と思い、操縦席から立ち上がって体を動かすなどしないでいすに座ったまま操縦

35分前 加太瀬戸通過後針路を目的地に向け、半速力、16.5ノット、自動操舵

45分前 釣りを終え、出発地のヨットハーバーに戻ることにして北上開始



10分前 左舷前方 19度 4.8海里にP号のレーダー映像を認め、動静監視を行いながら続航

3分前 P号の方位に変化がなく、2海里に接近し、衝突のおそれのある態勢となる。一等航海士は、手動操舵に切り替え、自ら舵輪についただけで、避航船のP号が、いずれ自船を避けると思い、警告信号を行わないまま、衝突を避けるための協力動作をとらないで進行

衝突直前 双眼鏡でP号のフライングブリッジにいる操縦者が居眠りしているのを認め、右舵一杯 **衝突**

P号



居眠り海難のパターン **眠気 + いすに腰掛け = 居眠り**

過去の裁決をみると、居眠り海難を起こした人のほとんどが、眠気を感じながら、いすに腰掛けのままの姿勢で操船に当たり、いつしか居眠りに陥っています。**眠気を感じたら、いすから立ち上がって体を動かすなどして下さい。**

何よりもまず、体調の管理に心がけ、疲労を感じていたり、ほかに操船を替わってくれる人がいないときは、無理に出航しない方が賢明です。

夕方

引いていたウェイクボーダーに気をとられ、モーターボートが橋脚に衝突

S号：モーターボート 6.17メートル 乗組員1人 同乗者5人 ウェイクボーダーをけん引

船長：36歳 小型船舶操縦士免許（3年前に取得）

魚釣りやウェイクボードを年30回程度 S号の操縦は慣れていた

発生日時場所：平成18年5月3日16時20分 兵庫県東播磨港

気象海象：晴 無風 視界良好 下げ潮中央期

死傷者：船長及び同乗者2人が負傷

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiquetsu/18nen/koube/kb1809/18kb061.htm>（本海難の裁決書）

S号は、ライフジャケットを着用したウェイクボーダーを引いて、望海公園寄りに東行した。二見大橋の両橋脚間のほぼ中央に向けて高速力のまま進行したが、右手で舵輪を握り、左後方に振り向いてウェイクボーダーの状況を確認することに気をとられ、少し左舵がとられて徐々に左転し、船首方に振り返ったとき間近に迫った二見大橋の橋脚を認め、衝突の危険を感じ急いで右舵一杯をとったが、効なく同橋脚に衝突した。

90秒前 ウェイクボーダーを引き、10キロの速力で望海公園寄りに東行

53秒前 橋脚間の中央に向ける131度の針路とし、間もなくウェイクボーダーが立ち上がったのを見て、20キロの速力で進行

17秒前 30キロの速力とし、右手で舵輪を握り、左後方に振り向いてウェイクボーダーの状況を確認することに気をとられ、少し左舵がとられ徐々に左転

ウェイクボーダーが気になる・・・

ウェイクボーダーの状況確認はどうすれば良かったのでしょうか。

操縦者は、同乗者にウェイクボーダーの状況確認を依頼し、自らは周囲の見張りを行わなければなりません。また、バックミラーを活用することも有効でした。

橋の中央に向かっているはず・・・

衝突

衝突

二見大橋

[H18.5.3 16:20]

飲酒後、数時間経っても操縦は危険！！

この海難では、船長が数時間前にビールを飲んでいました。正常な操縦ができないおそれがありますので、操縦前の飲酒は絶対にやめましょう。



乗るなら飲まない！！

【酔いが醒めるまでの時間の目安】

純アルコール換算量約23gを1単位とすると、1単位の酒量として、瓶ビール1本(633ml)、日本酒1合(180ml)、焼酎0.6合(110ml)となります。

体重約60kgの人で30分以内に飲んだ場合、アルコールが体内から消失するまで、1単位の酒量で約3時間、2単位の酒量で約6時間要します。

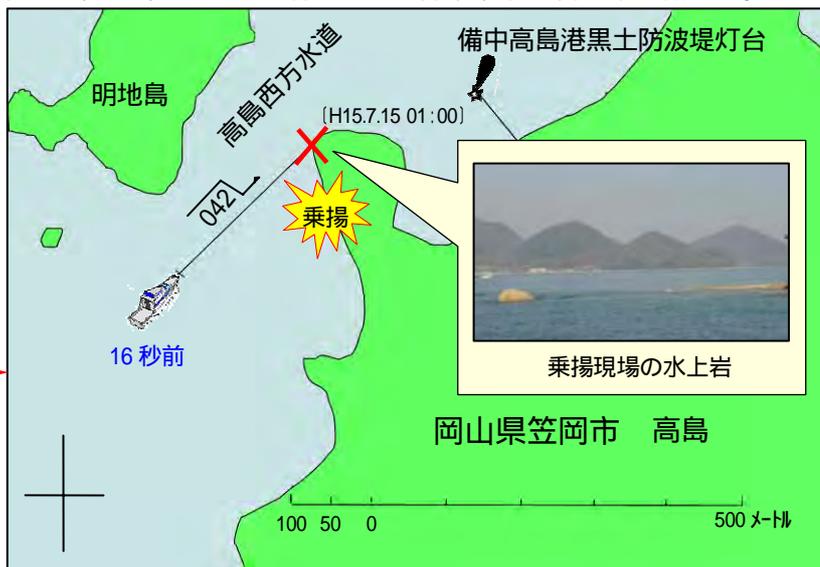
上記時間は、アルコール摂取に要した時間、年齢、性別、体重、体質、体調などにより変化します。

(参考：(社)アルコール健康医学協会ウェブサイト)

S丸：モーターボート 5.38メートル 乗組員1人 同乗者2人 岡山県神島外港 白石島漁港
 レーダー、GPS装備なし
船長：21歳 小型船舶操縦士免許(13日前に取得) S丸操縦経験6回 夜間の航行経験なし
発生日時場所：平成15年7月15日01時00分 岡山県笠岡市高島及び明地島間の水道(高島西方水道)
気象海象：晴 無風 視界良好 高潮 月齢15.2 月出20時51分
死傷者：同乗者1人死亡、船長及び同乗者1人負傷

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiquetsu/tokyou/tk18/17020yaku.htm> (本海難の裁決書)

S丸は、21時30分白石島漁港を発航して北上し、21時40分神島外港に到着後、船長が焼酎の水割り数杯の飲酒を伴う遊興を終えて、00時52分白石島漁港への帰途についた。**S丸**は、高島西方水道の最狭部を南下後まもなく、神島外港に携帯電話を置き忘れたことに気付き、急ぎよこれを取りに戻ることにして、右舵一杯として旋回したとき、往航時に視認した神島外港東側の道路の街灯を認めたので同灯に向け042度に定めたところ、高島北西端に近接する水上岩に向首するようになった。ところが、**S丸**の船長は、この状況に気付かず、30ノットの速力に増速して進行中、水上岩に乗り揚げた。



30秒前 忘れ物を取りに戻ることにして、右舵一杯として旋回

16秒前 高島及び明地島両島の海岸線を確認して、水道の中央に向く針路を選定することなく、神島外港東側の道路の街灯に向く042度に定めたところ、高島北西端に近接する水上岩に向首するようになった

直前 船首至近に水上岩を認めたがどうすることもできず30ノットの速力で**乗揚**

飲酒運航は
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

周囲に対する注意力が散漫になっていたのは？

- 航行経験が浅かったこと
- 高速で運航していたこと
- 夜間であったこと
- 飲酒していたこと
- 帰島時間に迫られていたこと

これらが作用して周囲に対する注意力が散漫となり、海岸線に向首していることに気付かなかった

船でも車でも**飲酒は絶対にダメ！**



昨今、飲酒後の自動車事故の多発により、飲酒事故根絶への社会全体としての機運が高まる中、小型船舶においても、平成18年10月より、酒酔い操縦の数値基準(呼気1L中0.15mg以上)が強化されました。平成14~18年の裁決を見ても、飲酒運航によるプレジャーボート海難が16件で、死傷者が29人発生するという深刻な事態を招いていることがわかります。低濃度のアルコールでも判断力の低下など操縦への影響が出ることから、飲酒事故根絶に向けて、「ちょっとぐらいなら」といった意識を改め、操縦者の飲酒はもちろんのこと、同乗者が操縦者に対して酒を勧めたり、飲酒運航を黙認したりすることは厳に慎みましょう。

夕方 磯波が発生する河口に進入して後部甲板に座っていた同乗者が落水

K号：モーターボート 5.95メートル 園瀬川の係留地 沖洲川の係留地（回航）
船長：39歳 小型船舶操縦士免許 ポート経験4年 **K号**を中古で購入して初めての乗船
発生日時場所：平成17年9月3日18時15分（日没18時26分） 徳島県吉野川河口
気象海象：曇 北風 風力5 波高2メートル 東寄りのうねり 視界良好 上げ潮末期
死傷者：同乗者1人死亡

海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/koube/kb1810/18kb071yaku.htm>（本海難の裁決書）

K号は、台風の接近に伴い、影響の少ない係留地に回航する目的で、園瀬川の係留地を発し、新町川から沖洲川を航行する予定で沖洲大橋に接近したところ、ちょうど満潮期にあたり、橋下を通航できなかったため、吉野川河口を經由して沖洲川の回航地に向かった。

K号船長は、河口に白波が立っているのを認めたが、引き返すことなく、後部甲板に座らせた同乗者にライフジャケットを着用させないで進行し、右舷船尾から波を受けて横揺れをしながら航行中、ひととき高い波を受けて左舷側に大傾斜し、同乗者が落水して死亡した。



3分前～
右舷船尾から波を受けて横揺れしながら航行中、ひととき高い波を受けて左舷側に大傾斜して同乗者が落水

10分前
船首から風を受け始め、河口に白波が立っているのを認めたが、**引き返すことなく同乗者を後部甲板に座らせたまま、ライフジャケットを着用させずに進行**

33分前
オイル不足警告ランプが点灯したので同乗者が後部甲板に座ってオイルを補充しながら航行

40分前
沖洲大橋に接近したところ、ちょうど満潮期で橋下が通航できなかったため、吉野川河口を經由して回航地に向かうことにした。

45分前
接近している台風の影響を避けるため、回航の目的で同乗者1人を乗せて出航

万が一に備えてライフジャケットを着用しよう！



短時間だし着けなくてもいいや

磯波が立っていたら「引き返す**勇気**」を！

河口、湖口、湾口など土砂が堆積して水深が急に浅くなる海域では、川の流れ、潮の干満、風やうねり等が複雑に影響し合って高波が発生します。

係留地が河口等の内側の場合、「あと少しだから」や「早く帰らなきゃ」といった思いから、磯波を認めてもそのまま進入して転覆や海中転落する海難が後を絶ちません。

波に進入する勇気よりも、「引き返す**勇気**」、「別の港に避難する**勇気**」が必要です！

高波発見！

逃げろ～



昼間

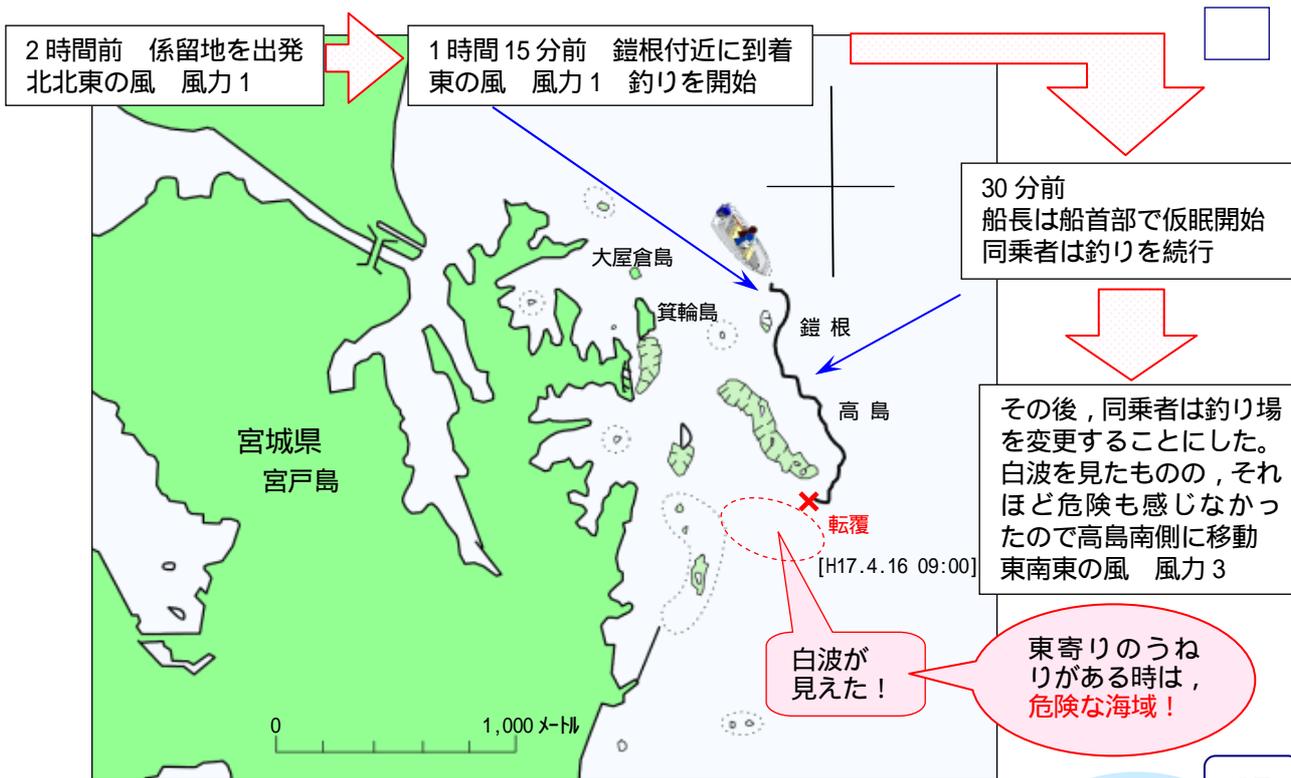
磯波の発生しやすい海域で釣り中、高起した磯波によって転覆

S丸：モーターボート 5.37メートル 乗組員1人 同乗者1人
 船長：31歳 小型船舶操縦士免許（11年前に取得）
 同乗者：30歳 小型船舶操縦士免許（12年前に取得）
 発生日時場所：平成17年4月16日09時00分 宮城県宮戸島東方海域
 気象海象：晴 東南東風 風力3 下げ潮中央期



海難の概要 <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/sendai/sd1803/17sd073.htm> (本海難の裁決書)

S丸は、根魚釣りを目的に、干出岩や浅所が多数散在する宮戸島東方沖合に到達した。船長は、気分が悪くなって仮眠することとし、操船を交替した同乗者が、移動しながら釣りを続けていたところ、高起した磯波により船尾が持ち上げられ、転覆した。



CAUTION
 風が弱くて風浪が少なくても、うねりがあれば、転覆につながることがあります！

うねりは、風がないところにも 来る！
 風と違う方向からも 来る！！
 台風の前後に 来る！
 ゆったりとして見えるのに、浅いところに到達すると、海底の影響で高起した磯波に変身することもある！

同乗者
 この海域の事情を知らなかった。

船長
 東風、波高1mの予報を知っていて、大きな磯波が立ちやすい状況であることを知っていた。

付近海域の特有情報は共有しましょう！

波の一生

風によって表面だけに波紋が出る程度の「さざ波」が、より強く長く吹かれることで「風浪」に成長。風が5m/sを超える頃から波の先が砕けて白くなると「白波」となります。波は、吹いていた風が収まった後にも、海面を伝わって「うねり」となり海岸線に向かっていき、海岸に打ち寄せる「磯波」で崩れてなくなります。

CAUTION
 『実際の最大波高』は『予報の波高』の2倍以上、
 『瞬間最大風速』は『発表の風速』の1.5倍以上になることがあります！

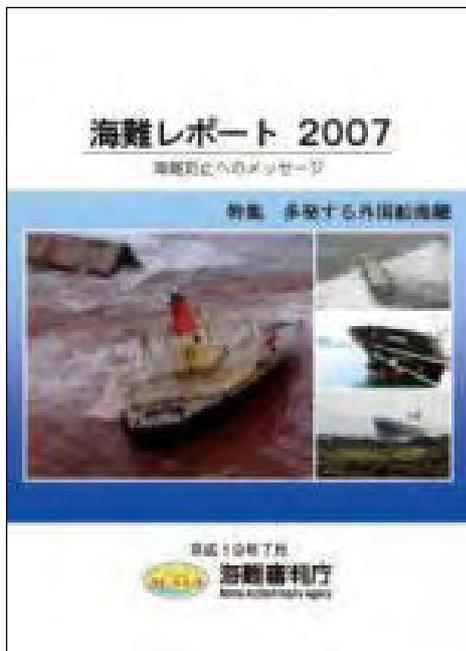
トピックス

海難レポート 2007 発刊!



海難審判庁では、7月6日(金)に「海難レポート2007」(全93ページ)を発刊しました。本レポートでは、「外国船海難」を特集したほか平成18年1月～19年5月まで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。

当庁ホームページに全文を掲載!



特集 多発する外国船海難

平成18年に裁決のあった外国船海難58件の特徴と、4事例について問題点や学ぶべき教訓等を抽出し、外国船海難防止に向けての取組みなどを紹介しています。

第1章 最近の海難審判庁の動き

第2章 海難の発生と海難原因

第3章 海難防止に向けて

第4章 海難の調査と審判



「貨物船開神丸・貨物船ウェイハン9衝突事件」 第二審裁決言渡し

去る6月15日高等海難審判庁は、平成17年7月22日に発生した「貨物船開神丸・貨物船ウェイハン9衝突事件」の第二審裁決を言渡しました。これは、霧中の千葉県犬吠埼南方沖合において、北上中の開神丸(乗組員4人)と、南下中のウ号(乗組員21人)とが衝突、ウ号が沈没して同船の船長ほか8人が死亡・行方不明となったもので、裁決では、ウ号が開神丸と著しく接近する事態を避けるために左転したことなどを主因、開神丸を一因とし、内航海運業者が開神丸を運航するに当たり、気象情報の収集を十分に行わなかったこと、霧中運航について同船の新乗船者に対する安全教育を十分に行っていないことも原因としています。

<http://www.mlit.go.jp/maia/04saijetsu/tokyou/tk19/18009yaku.htm> (本海難の第二審裁決)

「IMO 第15回国小委員会(FSI15)」に出席

去る6月4日～8日英国ロンドンにおいて、IMO旗国小委員会が開催され、当庁は、我が国代表団の一員として「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」見直し及び「海難統計及び調査」についての検討を行いました。各国により新コード案が合意されました。



海洋基本法が成立し、7月20日に施行の予定。昭和16年に始まった「海の記念日(7月20日)」は平成8年から国民の祝日「海の日」になり、平成15年からハッピーマンデー制度により7月の第3月曜日に引越越し、今年は16日です。

海の日



夏と言えばマリンレジャーに参加する機会も増えますが、事故に遭うことなく、たくさんの楽しい思い出を作れるようにしたいものです。



ご意見をお待ちしております。

〒100-8918

東京都千代田区電が関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19年7月発行)「まいあ君」作成:しみず ふうみ