



～ 海難防止へのメッセージ ～

# マイアニュースレター

Marine Accident Inquiry Agency News Letter



海難審判庁

特集 その1 運輸安全委員会と海難審判所の設置..... 1  
 特集 その2 プレジャーボート海難..... 4  
 海難の事例（最近のプレジャーボート海難4事例）..... 5  
 トピックス..... 8

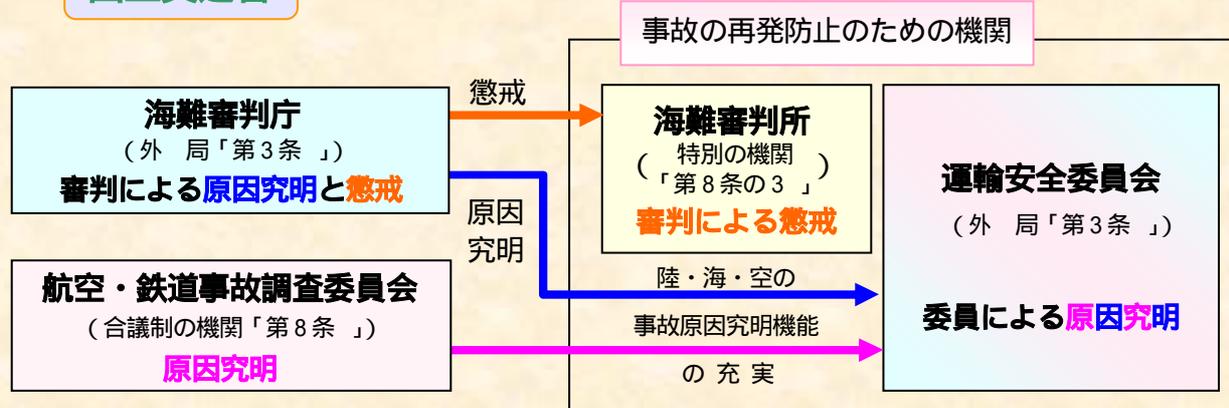


## 海難審判庁が変わります！！ ～運輸安全委員会と海難審判所の設置～

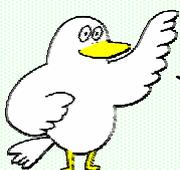
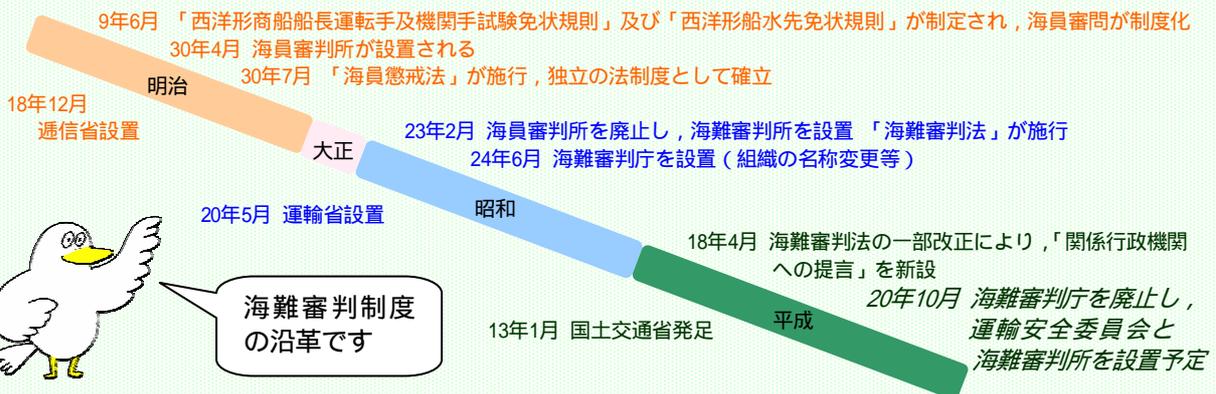


本年10月1日に、海難審判庁と航空・鉄道事故調査委員会から、運輸安全委員会と海難審判所が生まれます。  
 具体的にどのように変わるのか、改正の概要と、現行の海難審判の流れとの違いについて紹介します。

### 国土交通省



国家行政組織法



海難審判制度の沿革です

# 運輸安全委員会及び海難審判所の設置の背景とその効果

ヒューマンファクター、  
気象等原因の多様化・  
複雑化に対応した陸・  
海・空の事故原因究明  
機能の高度化の必要性

背景

IMO(国際海事機関)において、責任追及(懲戒)と分離した、再発防止のための原因究明型の海難調査を行うための国際的ルール採択(20年5月)

今まで、海難審判庁は、地方8箇所に地方海難審判庁(支部を含む)、東京に高等海難審判庁を設置し、二審制の対審方式によって、海難の原因究明と海技免状受有者等の懲戒を行ってきました。

10月1日以降は、左のような情勢を背景に、懲戒手続から分離した再発防止のための原因究明機能に特化した運輸安全委員会と、懲戒手続を行う海難審判所とに組織を分離し、より原因究明機能を深化させ、再発防止の体制を充実させていきます。

運輸安全委員会・海難審判所共に、地方事務所の所在地は従来通りです。詳しくは次ページの「平成20年10月1日以降の手続きの流れ」をご覧ください。

設置

・多様化・複雑化する事故の原因究明機能の高度化、再発防止機能の強化を図るため、陸・海・空(船舶・航空・鉄道)の事故調査を行う「運輸安全委員会」を、国土交通省の外局として設置。

 再発防止のための原因究明と懲戒の分離

・懲戒機能を持つ「海難審判所」を国土交通省の特別の機関として設置。

9月30日までに発生した海難で、審判開始の申立てがなされなかった事件は、新制度の下で行われます。

同日までに申立てられた事件については、従来通りの審判制度によりますので、ご注意ください。

設置の効果

## 原因究明機能の強化

ヒューマンファクター、金属、気象等の専門的知見の共有と有効活用により、原因究明機能の高度化

委員会調査の実施等により背景要因の客観的・科学的な調査が可能

## 海難審判制度の改革

海難審判手続について、二審制を一審制に変更

## 事故調査体制の充実

事故調査のサポート体制の充実により調査の迅速化・効率化

## 組織改正Q&A

Q 運輸安全委員会と海難審判所はどのような関係となるのでしょうか？

A 法律上、運輸安全委員会と海難審判所は、組織的な上下関係のない分離した組織となります。

Q 10月以降は理事官以外にも事故について調査する人がいるということですか？

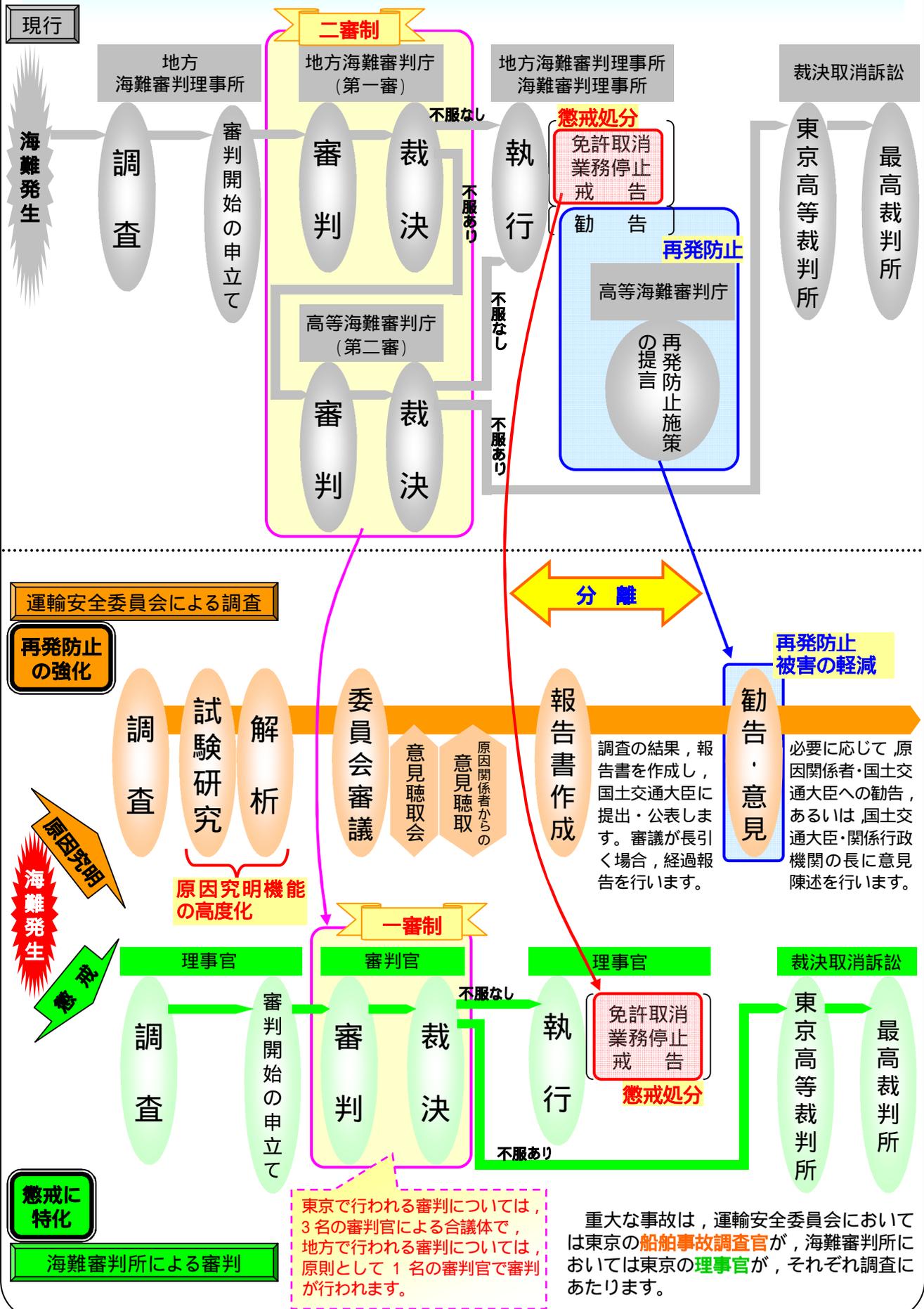
A そのとおりです。10月以降は、運輸安全委員会の事故調査官と、海難審判所の理事官がそれぞれ、違う目的・観点のもと、事故発生後に調査を行います。

これからも運輸安全委員会および海難審判所を宜しく願い申し上げます。



# 平成 20 年 10 月 1 日以降の手続きの流れ

平成 20 年 10 月 1 日以降，事故発生後の手続きはどのように変わるのか，図示しました。



## 特集その2 プレジャーボート海難

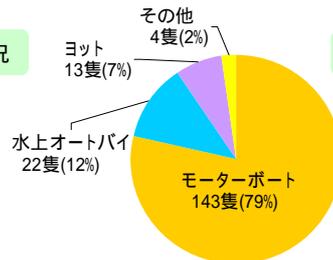
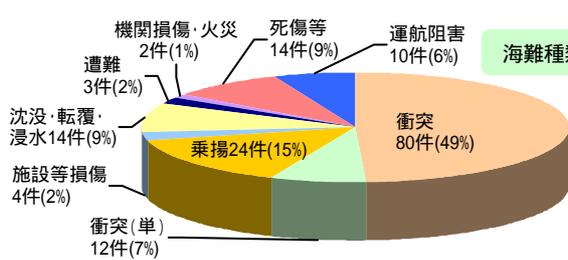
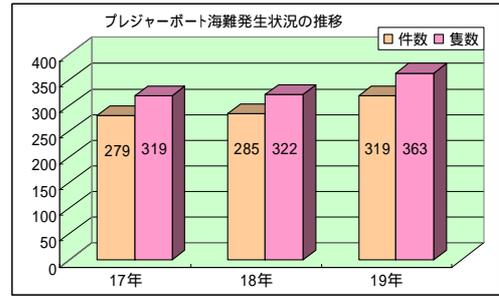
夏が到来し、いよいよマリンレジャーの季節ですが、平成19年には319件（363隻）のプレジャーボート海難が発生し、37人が死亡・行方不明となっております。

そこで今回は、安全にマリンレジャーを楽しむため、プレジャーボート海難をテーマに取り上げました。

### 海難審判の裁決にみるプレジャーボート海難

平成19年に海難審判で裁決のあったプレジャーボート海難は163件182隻で、その海難種類は衝突が80件（99隻）で最も多く、次いで乗揚24件（24隻）などとなっています。

また、プレジャーボートを用途別にみると、モーターボートが143隻、水上オートバイが22隻などとなっています。



モーターボートとは、舟艇にエンジンを搭載して水面を走る船舶で、スポーツ又はレクリエーションの用に供するものをいう。

「モーターボート」及び「水上オートバイ」について、主な海難原因等を紹介します。

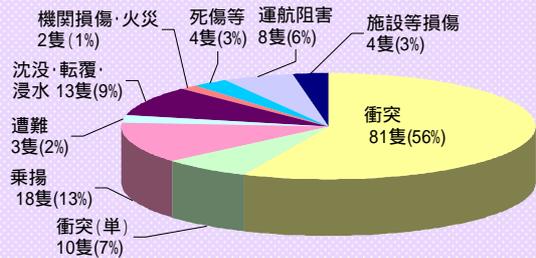
### モーターボート



#### 釣り中に見張り不十分で衝突 23 隻

釣りに集中して周囲の見張りを行わなかった、相手船が避けるとして動静監視を十分に行わなかったなど

航行中はもちろん、漂流・錨泊中も周囲の見張りを忘れずに！



#### 浅瀬などの存在を知らずに乗揚 11 隻

水路調査を十分に行わず、人から聞いた情報をもとに航行したなど

航行予定海域の地形、潮流、水深などの水路状況を事前に調査しましょう

#### 燃料油欠乏により航行不能 5 隻

燃料油の油量確認が十分でなかった、燃料消費量の把握が十分でなかったなど

発航前、航海に必要な燃料油等を計算し、油量の確認をしましょう

#### 海中転落により死亡 3 人(3 隻)

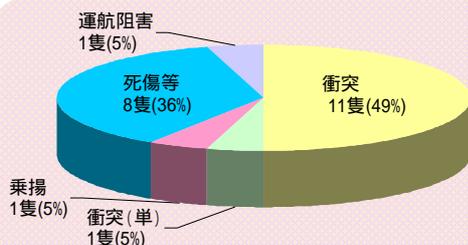
転落防止措置をとらなかった、同乗者に救命胴衣を着用させなかったなど

同乗者に救命胴衣を着用させることは船長の大切な責任！発航前、全員忘れずに救命胴衣を着用しましょう

#### 磯波に遭遇して転覆 4 隻

気象・海象状況についての情報収集が十分でなかったなど

発航前に最新の気象・海象情報入手し、天候の悪化が予想されるときは無理をせず、出航を中止しましょう



### 水上オートバイ



#### 水上オートバイ同士の衝突 4 件(8 隻)

安全な船間距離をとらなかった、他艇の船首直近で旋回したなど

前に行く艇が急旋回！横転！避けられますか？船間距離をとって遊走しましょう

#### バナナ型ボート等の被引浮体搭乗者の負傷 6 人(5 隻)

被引浮体搭乗者に対し、安全についての指示を十分にしなかった、操縦が適切でなかったなど

搭乗者には救命胴衣を着用させ、安全に関する指示を十分行い、遊走中は被引浮体の動きを把握して適切な速力で！

## 夜間

## 花火大会会場に向かうため通航経験のない港を航行中、護岸に衝突

**B号**：モーターボート 8.67メートル 乗組員1人 同乗者2人 係留マリーナ 神戸港（花火大会）  
**船長**：38歳 小型船舶操縦士免許（10年前に取得） B号船長経験5年（夜間航行経験なし）  
発生日時場所：平成18年8月5日19時40分 神戸港沖埋立工事区域  
気象海象：晴 南西風 風力3 上げ潮末期 視界良好 日没時刻18:59  
死傷等：船長が左肋骨骨折等 同乗者が顔面等挫創、頭部打撲等

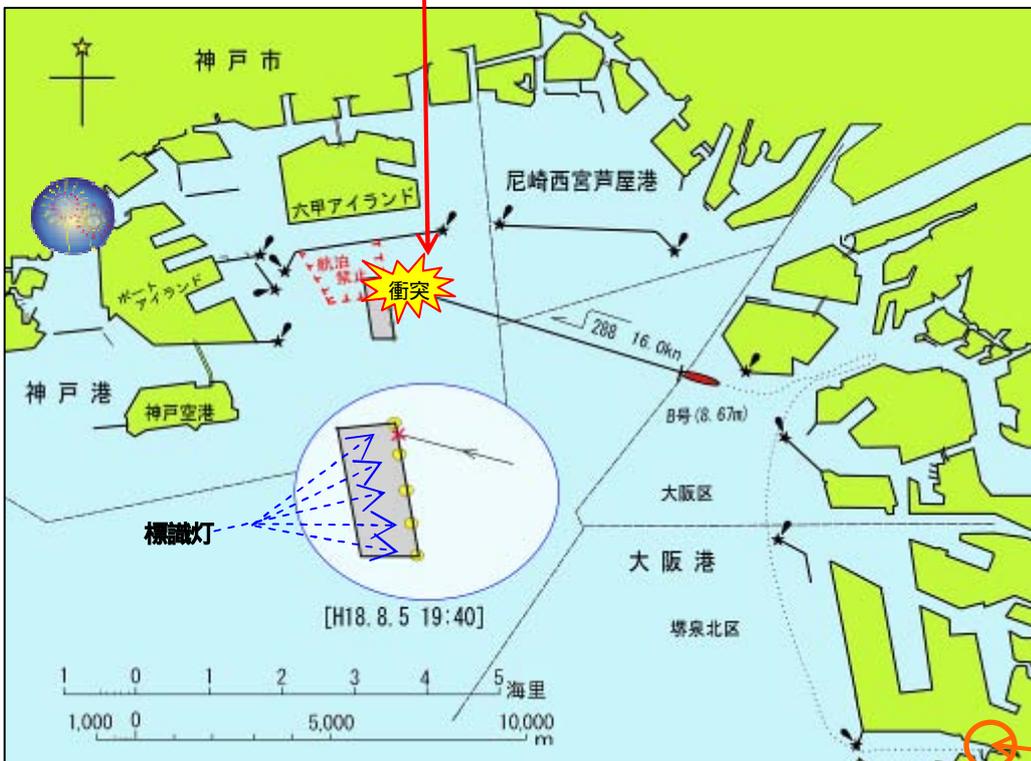
**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/19nen/koube/kb1908/19kb041yaku.htm>（本海難の裁決書）

**B号**は、船長が1人で乗り組み、友人2人を乗せてクルージング後、帰航したマリーナで神戸港において花火大会が行われることを知り、急ぎ見物のため神戸港に向かうことにした。船長は、神戸港入港の経験がなく、夜間航行の経験もほとんどなかったが、神戸港に向かう知人の船を追走していけば何とかできると考え、発航前に水路の情報を調査することなく出航し、知人の船を見失った後、花火の打ち上げが始まり、その方角に向けて航行中、六甲アイランド南方沖合の埋立地護岸に衝突した。

船長は、発航前に神戸港までの水路調査を行っていなかったため、前方には埋立地があってその護岸に向首していることに気付かず、更に接近して護岸に設置されていた標識灯にも気付かないまま進行し、そのまま護岸に衝突

### 15分前

前方上空に花火が上がるのを認め、その方角に向け針路を288度に定め16ノットで続航



### 30分前

先航していた知人と連絡がとれ、神戸港に向かうよう指示されて13ノットで進行

### 発航後

知人の船を見失い、携帯電話で連絡を取ろうとしたが、すぐ近くを北上する様子のプレジャーボート3隻が通過したのを見て、花火大会に向かうものと即断して追走開始

### 18:30

神戸港の花火大会見物に向かう知人の船について行くことになって出航



水路調査を  
していれば...

### 当日昼間

船長は、友人2人を乗せて、友ヶ島方面にクルージングに行き、

### 15時頃

マリーナに帰航、花火大会開催を知った。

知らない海域に向かうときには、発航前に十分な水路調査をしましょう！

**水路調査**とは、航行予定海域の情報を集めることで、その方法としては、最新版で大縮尺の海図（狭い範囲を詳細に記載してあるもの）やヨット・モーターボート用参考図などの水路図誌を確認したり、航行経験のある人に状況を聞き取ることが有効です。特に夜間航行では、陸岸が見えません。海上に設置されている灯火や標識灯を正確に理解できれば、より安全な航行の助けとなります。どんな灯火（色や灯質）がどこにあるのか調べておきましょう。他船と同航する場合には、針路や連絡方法について打ち合わせを行ってから出航すれば、より安心ですね！



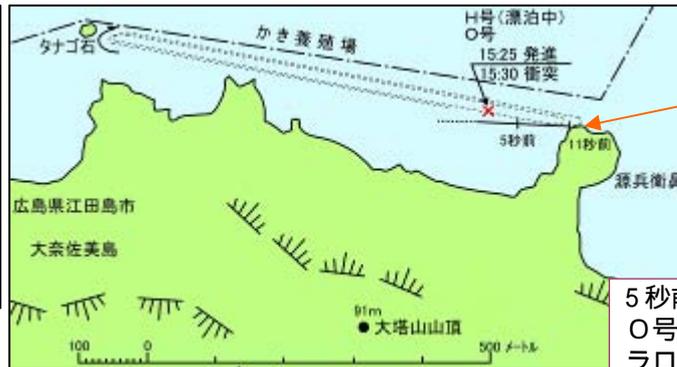
## 昼間

# 漂流中のモーターボートに水上スキーヤーが衝突し、水上スキーヤーが負傷

H号：モーターボート 6.22メートル 乗組員1人 同乗者4人（漂流中）  
O号：水上オートバイ 2.87メートル 乗組員1人 同乗者1人 水上スキーヤーを引航  
船長：52歳 小型船舶操縦士免許（4年前に取得）  
水上スキーヤー：36歳 10年以上の水上スキー経験 救命胴衣着用  
発生日時場所：平成18年7月30日15時30分 広島県大奈佐美島北方沖合  
気象海象：晴 南西風 風力4 下げ潮中央期 視界良好  
死傷等：水上スキーヤーが肺挫傷，左下腿骨折等

**海難の概要** <http://www.mlit.go.jp/maia/O4saiketsu/20nen/hiroshima/hs2001/19hs038yaku.htm> (本海難の裁決書)

O号に引航されてスラロームを繰り返していた水上スキーヤーが、漂流して滑走を見物していたH号に衝突し、負傷した。

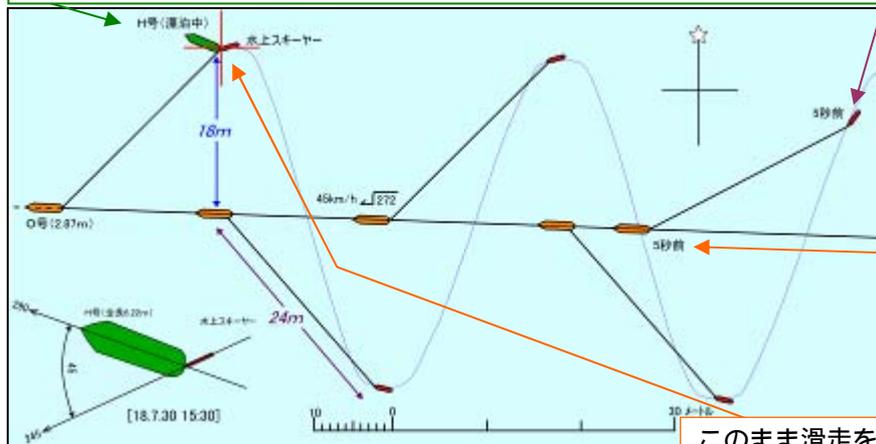


O号

遊走海域を時計回りに2周した後、11秒前漂流中のH号の左舷方に向けて、時速45kmで進行

H号

H号は水上スキーヤーを引航した後、同水上スキーヤーがO号に引航されて水上スキーを行うこととなり、漂流してその滑走を見物していた



5秒前【水上スキーヤー】  
O号後方24メートルのところでもスラロームを繰り返しながら滑走していたが、同船の航走波を避けて身体のバランスを取ることに集中し、前路の見張りを十分に行わなかった

5秒前【O号】  
H号を右舷方に18メートル離して航過することとしたものの、このままだと水上スキーヤーが同船と著しく接近するおそれがあったが、同人が水上スキーのベテランで前路に注意を払いながら滑走しているだろうと思い、H号との航過距離を十分にとらず続航

夏を楽しく過ごすために・・・



このまま滑走を続け、右舷方一杯に振れた水上スキーヤーが、漂流中のH号の船尾中央部と衝突



この季節、水上スキーをはじめ、ウェイクボードやバナナ型ボート等の浮体をモーターボートや水上オートバイで引航するマリネジャーを行う機会も多くなりますが、このようなマリネジャーの海難では、**搭乗者の死傷**を伴うものが増えています。

### マリネジャーの海難事例

十分な航過距離をとらずに航走し、引航している浮体が離岸堤に接触 ⇨ **搭乗者負傷**

浮体からの落水時に搭乗者同士が接触 ⇨ **搭乗者負傷**

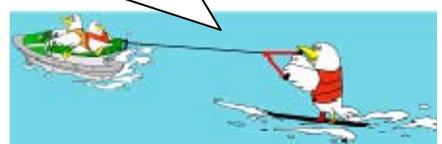
見張り不十分の水上オートバイと、同じく見張り不十分の水上オートバイが引航する浮体とが衝突 ⇨ **搭乗者死亡・負傷**

Etc.

### 海難からみる再発防止のポイント

1. 航走時、自船の速力や、引索の長さ、旋回時の振り回り等を十分に考慮して、他船、防波堤、護岸等に対して、**安全な航過距離をとる**
2. 搭乗者等に対し、旋回中のバランスの取り方や、落水時の対処方法等、**搭乗時等の注意事項・危険性を事前に十分説明しておく**
3. 見張り員を同乗させるなどして、**周囲の見張りを確実に行う**
4. **適切な速力とする**とともに、必要に応じて**頭部保護具を着用させる**など、**搭乗者等の安全確保のための措置をとる**

操船者も搭乗者もマリネジャーの危険性を十分に認識して、**安全に夏の海を楽しみましょう!**



## 昼間

### バランスを崩して転覆したものの、救命胴衣着用で無事だった事例

S号：モーターボート（二分割組立式） 2.71メートル 乗組員1人 同乗者1人 **両名救命胴衣着用**

船長：65歳 小型船舶操縦士免許（27年前に取得） S号船長経験3年

発生日時場所：平成18年6月19日06時50分 京都府金ヶ岬西方沖合

気象海象：晴 西風 風力1 海上平穏

死傷等：なし

<http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/19nen/koube/kb1902/18kb139yaku.htm> (本海難の裁決書)

#### 船長と同乗者に対する指示状況

乗船中は立ち上がらないことなどの注意を与えたので大丈夫と思い、体勢を変えるときは両舷の船縁に手を添えるなど、身体のバランスを保持するための具体的指示を十分に行わなかった

#### 転覆後

船長と同乗者は海中に投げ出されたが、防水ケースに入れた携帯電話で海上保安部に通報して救助された。

S号は右舷側に傾斜して船首から海水が浸入するとともに復原力を喪失し、転覆

#### 転覆直前

船長は、同乗者に釣り場に接近した旨を告げて、同乗者が釣りの準備のため右舷向きに体勢を変えようとしてバランスを崩し、右舷船縁に身体を打ちつけた。

#### 5分前

由良川北方沖合の釣り場へ向け針路310度、5.4ノットの速度で進行

#### 30分前

救命胴衣着用し、舞鶴港大丹生地区を発航



## 昼間

### バランスを崩して転覆し、救命胴衣非着用の船長が死亡した事例

N号：モーターボート（二分割組立式） 2.68メートル 乗組員1人 同乗者1人 **両名救命胴衣非着用**

船長：48歳 小型船舶操縦士免許（13年前に取得） N号船長経験12年

発生日時場所：平成17年11月12日13時35分 宮城県阿武隈川河口

気象海象：晴 北西風 風力2 上げ潮末期

死傷等：船長溺死

<http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/19nen/sendai/sd1903/18sd053yaku.htm> (本海難の裁決書)

船長：バランスが崩れやすい船なので、立ち上がることの禁止と船体を揺らさないことを指示

10:50 救命胴衣**非着用**で発航

10:30 川岸に車で到着 救命胴衣の必要性を尋ねた同乗者に、船長が「川だから不要」とし、車に置いて艇の組立を開始

12:10 移動して釣り再開

同乗者：船首でいけすの蓋に腰掛け  
船長：船尾で高さ約30cmのいすに腰掛け

5分前 釣りを終了して帰航準備中、船尾錨が根掛かりし、錨索を切るために、船首部にあったはさみを、同乗者が船長に手渡そうと船縁に右手をついて体重をかけたため、船体が左舷に大きく傾き、復原力を喪失して一気に転覆

転覆後 船長が救助を待たずに川岸に向かって泳ぎ、行方不明となったが、同乗者は転覆した船体にしがみついていたところを川岸の釣り人の通報により救助された。



どこに違いが？！

「全長3m幅1m深さ50cm組立式」の事例2件です。

このような小型軽量のボートは、乗船者の体重が総重量に占める割合が著しく大きいことから、乗船者が船縁に体重をかけると、その影響が大きく、大傾斜を招いて転覆するおそれがあります。どちらの船長も、バランスの崩れやすい（横傾斜に弱い）船であるという認識はあったのですが、救命胴衣の着用が結果をわけてしまいました。救命胴衣を着用しましょう！

## トピックス

ホームページにも  
全文掲載しています

### 「海難レポート2008」を発刊！



海難審判庁では、7月9日(水)「海難レポート 2008」を発刊しました。本レポートでは、「漁船の死亡海難」を特集したほか、平成19年に発生した海難の状況、裁決で明らかになった海難原因、最近の海難審判庁の動きなどを紹介しています。

お問い合わせは、総務課  
海難分析情報室まで



潜堤等の工作物に係る乗揚げ海難の防止に関する提言を行いました  
平成18年11月9日、交通船が、東京湾第2海堡付近において、崩壊し海面下となった離岸堤に乗揚げ、推進器等に損傷を生じ、旅客6人が負傷する事故が、また、平成19年1月29日、貨物船が能代港に入港する際に潜堤に乗揚げ、船底外板に破口及び亀裂を生じる事故が発生しました。

高等海難審判庁では、これらの海難の審判結果等を踏まえ、海上保安庁長官に対して、潜堤等の工作物に係る乗揚げ海難の再発防止のため、次の意見を述べました。

水路通報の発出、海図の整備など最新の航海情報を確実に提供できるように体制の強化を図ること

今後とも引き続き通航実態等を踏まえ灯浮標等が適切に設置されるよう、関係者と調整を図ること

### 「IMO第16回旗国小委員会(FSI16)」に出席 (英国ロンドン)

去る6月2日～6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各国の海難調査報告書の分析から船員に対する得られた教訓についての検討を行いました。ここで承認された教訓は、IMOのウェブサイト([www.imo.org](http://www.imo.org))に掲載されますが、仮訳のうえ当庁ホームページに掲載する予定です。



### 「全国海難防止強調運動」を実施しています

「海難ゼロへの願い」を統一テーマとして、7月16日から31日の間、全国各地でイベントや広報・周知活動が実施されています。今年度の重点事項は、**見張り不十分又は操船不適切による衝突海難の防止とライフジャケット着用の推進等**です。

今号の特集で取り上げたプレジャーボート海難でも、23隻が釣り中の見張り不十分で衝突に至っています。見張りは、「全方位にわたり」、「対象物を特定せず」、「継続的に繰り返して」行いましょう。



梅雨も明け、海がにぎわう季節となりました。花火見物に出掛けることもあついでしょ。その行き帰りで目標物を見失ったり、灯火を見誤るなどして発生する事故が後を絶ちません。家に帰り着くまで楽しくありたいですね。



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

国土交通省 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](mailto: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20年7月発行) 「まいあ君」作成：しみず ふうみ