Marine Accidents Inquiry Agency News Letter

マイアニュースレター

海難審判庁
第７号
平成14年7月 発行
国土交通省

～ 海難の再発防止に向けて ～

主な内容

- 「プレジャーボート海難の分析」(平成 14 年 6 月)の刊行について
- 「海難レポート 2002」(平成 14 年 7 月)の刊行について
- 裁決事例分析
  特集 水上オートバイによる海難 ～海技免状を受有していない者が操縦して海難が発生～
- 統計速報コーナー
- トピックス

「プレジャーボート海難の分析」の刊行について

近年、プレジャーボートを利用した水上レジャーの活発化に伴い海難も増加してきています。

国土交通省において、プレジャーボート利用の適正化に向けた取り組みがなされているなか、海難審判庁では、平成 8 年から同 12 年の間にプレジャーボートが関連した海難 526 件(564 隻)を裁決事例から系統的にとらえ、以下の 6 項目の海難発生要因等からみた特徴について分析を行いました。

1 モーターボートの航走中の見張り不十分による衝突事件

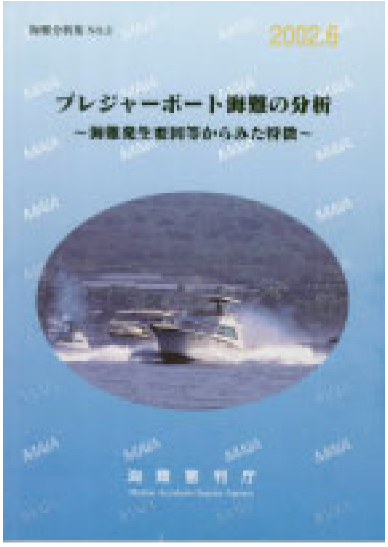
2 発航前の準備不足が海難発生にかかわった事件

3 飲酒が海難発生にかかわった事件

4 海技免状を受有しない者の操縦が海難発生にかかわった事件

5 プレジャーボートが遊泳者等を死傷させた事件

6 海中転落を伴った海難と救命胴衣の着用について



なお、本分析については、海難審判庁ホームページに掲載しておりますが、刊行誌をご希望の方は、高等海難審判庁総務課海難分析情報室(連絡先は裏面に記載)にお問い合わせください。

「海難レポート2002」の刊行について

本書は、「海難審判の現況」として刊行してきたものを広く国民一般、関係行政機関及び海事関係団体等に対して海難と海難審判行政の現状について理解を深めてもらうよう、書名を「海難レポート2002」に改め、統計の継続性を重視しつつ、読みやすく、分かりやすい内容として刊行しました。

特集　世界の海難

外国の海難調査機関の報告書から最近発生した海難事例を掲載しています。

①　大型クルーズ客船「ECSTASY号」火災事件：米国国家運輸安全委員会(NTSB)

②　浚渫船「ARCO-ARUN号」乗揚事件：英国海難調査局(MAIB)

③　石油タンカー「PETROLAB号」爆発事件：カナダ運輸安全委員会(TSB)

④　ジェットホイル「PRAIA号」係留ブイ衝突事件：香港特別行政区海事部

⑤　貨物船「SYDNEY EXPRESS号」漁船「MARIA LUISA号」衝突事件：ニュージランド海上安全局(MSA)

第1章　最近の海難審判庁の動き

第1節　国際協力による海難調査体制の強化

2002年2月に開催された日韓海難調査機関長官級会議のほか「国際海事機関（IMO)、国際海難調査官会議（MAIIF）、アジア地域海難調査機関会議（ARMAIM)」といった国際機関、国際会議が推進している海難調査における国際協力の促進･向上を図るための取り組みについて解説しています。

第2節　海難審判行政の課題と推進

海難審判庁で推進している重点施策について解説しています。

第2章　海難審判庁のしごと

平成13年における「海難の認知」「審判開始の申立」「海難審判の状況」等を掲載しています。

第3章　裁決における海難原因

平成13年に言い渡した裁決における海難原因を、事件種類からみた海難原因、船種からみた海難原因に分けて分析しています。

なお、「海難レポート2002」について、海難審判庁ホームページに掲載しております。

裁決事例分析

特集　水上オートバイによる海難

～海技免状を受有していない者が操縦して海難が発生～

これから夏にかけて、涼を求める若者達が水上オートバイを利用しての水上レジャーが盛んになります。しかしながら、平成 13 年に理事官が認知した水上オートバイ関連の海難は、64 件（81 隻）と年々増加しており、そのうち約半数が死傷等事件（衝突・乗揚等を伴わずに発生した乗船者の人身事故）で、次いで水上オートバイ同士の衝突が 3 割を占めている状況です。

水上オートバイは、他の船舶と違い高速力で小回りが効くが低速時には進路変更が容易でない、気象・海象の影響が大きい、操縦する位置が低い等の運動性能や操縦特性が異なっていることから、十分な練習が必要であることを認識しなければなりません。

そこで今回は、海技免状を受有していない者（以下、「無資格者」という。）が水上オートバイを操縦して海難が発生した事件を取り上げ、その予防策について分析してみました。

分析の結果「船長は自ら操縦すること」の必要性が明らかになりましたが、このような結果については、平成 14 年 6 月 7 日公布された船舶職員法の一部を改正する法律において、水上オートバイ操縦者に対する遵守事項として明確化されたところです。

1　無資格者が操縦するに至った背景

船長が無資格者に水上オートバイを操縦させるに至った経緯は、無資格者の人間関係の甘え、操縦できるとの思い込みなどから操縦したい旨の要請を受け、これに対して船長は、安全意識の欠如、操縦特性の認識不足等から、その要請を断り切れない傾向が浮き彫りとなっています。

このような状況を裁決で認定した事実は、次のとおりです。

無資格者の心理

- 船長は友人であるので頼めば操縦させてくれると思った…………**人間関係の甘え**
- 数分間の練習で操縦できると思った…………**「操縦できる」との思い込み**
- 免許がなければ乗れないことを知っていたが、大丈夫と思った…………**法令軽視**

船長の心理

- 短時間、操縦を練習させたところ大丈夫と思った／せっかく来たのだから操縦させても良いと思った…………**安全意識の欠如**
- 何かあれば手を伸ばして操縦ができると思った…………**安易な判断**
- 低速力なら大丈夫と思った／操作が容易だから大丈夫と思った…………**操縦特性の認識不足**
- 再三にわたり無資格者に直接操縦を頼まれたので断れなかった／友人だから断り切れなかった…………**説得方法の未熟**

無資格者からの直接操縦の要請を必ず断ること(貸さない・操縦させない)

2　無資格者又は同乗船長の見張りの様子

見張り行為は、他船との衝突や遊泳者との接触等を回避するための最も基本的な事項の一つです。無資格者は、当然、運航に関しては素人であるため、操縦のための操作に気をとられることが多く、前部座席に無資格者を乗せた場合の船長は、後部座席にいることから前方に死角が生じたり、他の船舶等のみを注視するなど、見張りを励行する意識が低下している状況がうかがわれます。

無資格者

- 操縦が意のままにならず、操縦のみに気をとられる
- 他の水上オートバイなどを長時間注視する

裁決事例：水上オートバイ同士の衝突

A 水上オートバイに無資格者が単独で操縦し、富津岬北側の沖合 80 メートル付近で航走中、操縦に気を奪われ経験不足から周囲に注意を払う余裕がなく、停泊中の B 水上オートバイに衝突した。

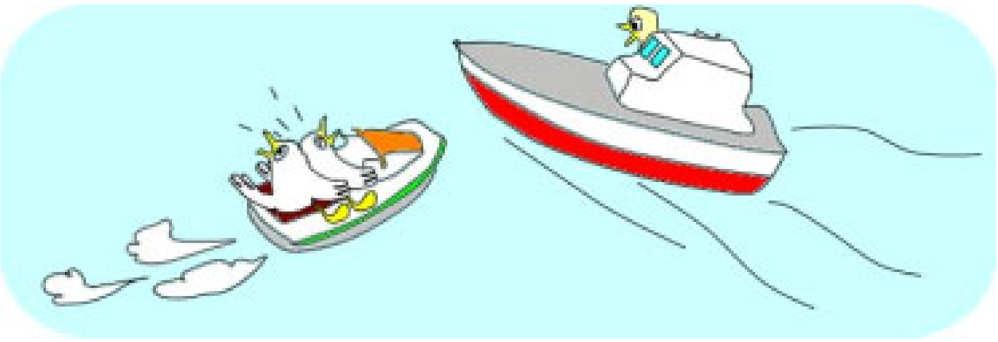
これにより B 水上オートバイ船長が全治 10 日間の負傷を負った。

船長

- 同僚達が航走している水上オートバイを長時間注視する
- 前部座席の者が死角となり、前方が見えない
- 高速力のため、左右の視野範囲が狭められる

裁決事例：水上オートバイと漁船との衝突

A 水上オートバイの前部座席に無資格者を乗せ、船長は後部座席に座って発航したが、左舷方で遊走している同僚の水上オートバイ数隻に気をとられ見張り不十分となり、前方の水路から出港する漁船に気付かないまま衝突した。これにより水上オートバイの無資格者が重傷を負った。



無資格者は、「見張りのイロハ」を知らない

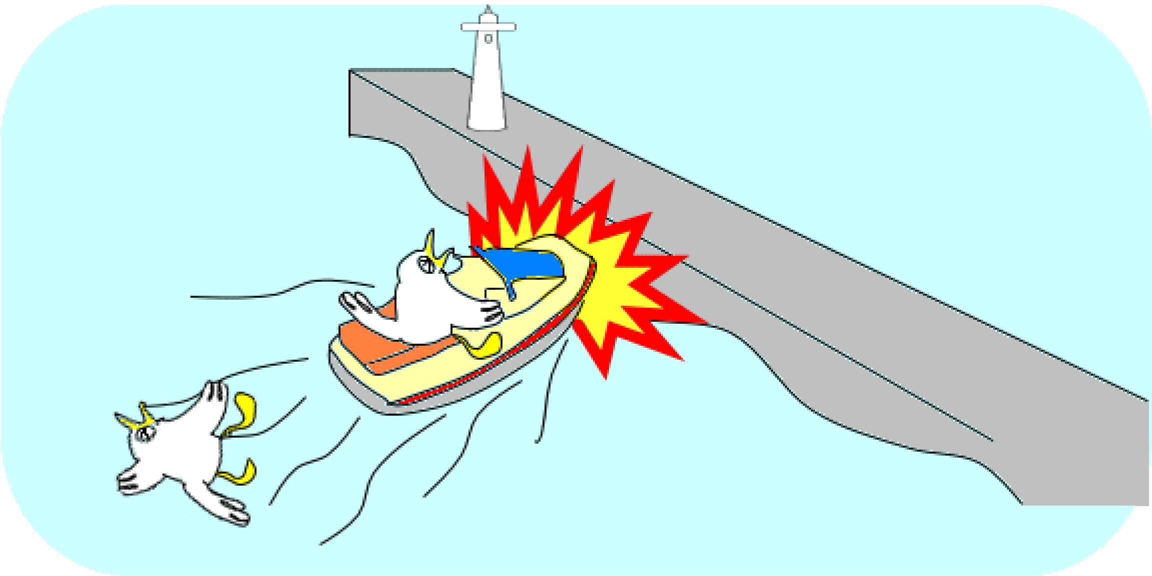
➡ 同乗の船長は、当然のことながら自ら「見張り」を行うこと

3　危険に直面した無資格者又は船長の海難回避措置の様子

無資格者

・　パニックに陥り、停止させるつもりがスロットルレバーを引いて増速するなどの誤操作や減速しすぎて回頭せずなどの操縦技術・経験不足が露呈している。

裁決事例：水上オートバイが離岸堤に衝突
　A水上オートバイの前部座席に当日知り合った無資格者を乗せ、船長は後部座席に座って発航したが、前方のB水上オートバイをかわそうとして無資格者がスロットルレバーの加減などがよくわからないまま、同レバーを強く握ったため、急増速して後部座席の船長は振り落とされ、無資格者のみの状態で進行して離岸堤に衝突した。これにより、無資格者は重傷を負った。



船長

・　後部座席から船長自らによる瞬時の回避措置の時間不足や無資格者へ指揮命令の時間不足で、直前の海難回避措置を行う余裕がないケースが多くなっている。

裁決事例：水上オートバイが定置網支柱の支え網に衝突
　A水上オートバイの前部座席に無資格者を乗せ、船長は後部座席に座って発航し、10.8ノットで航走中、後部座席の船長は、設置された定置網の支柱を認め、危険と思い無資格者の肩越しにハンドルをとって舵を切ろうとしたが間に合わず支柱の支え網に当たって、二人ともはね飛ばされた。これにより、無資格者は死亡した。

無資格者は、操縦は何とかできたとしても、海難回避措置の知識は全くない
危険に直面した際、船長自らによる後部座席からの海難回避操作、無資格者に対する指揮命令による海難回避操作は、間に合わない
➡　同乗の船長は、自ら操縦すること

統計速報コーナー

▶ 船種別の海難の認知状況（平成14年1月～6月分までの累計）

（単位：隻）

船種	旅客船	貨物船	油送船	漁船	引船	押船	作業船	はしけ	台船	交通船	水先船	公用船	遊漁船	瀬渡船	プレジャーボート	その他	不詳	合計
隻数	340	1,238	309	684	310	222	110	136	66	28	7	10	39	7	156	27	16	3,705

▶ 事件種類別の裁決状況（平成14年1月～6月分までの累計）

（単位：件）

事件種類	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	爆発	機関損傷	施設損傷	死傷等	安全阻害	運航阻害	属具損傷	浸水	合計
裁決件数	177	30	100	1	11	2	7	0	46	4	20	1	8	0	3	410

トピックス

■シンガポール及び香港海難調査機関との調査協力に関する会議

6月4日～8日まで伊藤海難審判理事所長、川本理事官及び藤江国際業務室長は、シンガポールと香港を訪れ、海難調査の協力体制の構築に向けて、それぞれで調査協力に関する会議を行いました。

会議の結果、平成14年7月1日からは、互いの領海内で相手の国及び地域が関係する海難を認知したときは、発生情報を速やかに相手の国及び地域の海難調査機関に通報することで合意しました。

■主要海難事件の審判開始の申立

横浜地方海難審判理事所は、5月17日横浜地方海難審判庁に対し、遊漁船第五庄次郎丸遊漁船第七恒丸衝突事件の審判開始の申立を行いました。

なお、両船長は、受審人に指定されました。事件の概要は次のとおりです。

（事件の概要）

第五庄次郎丸(18総トン)は、船長のほか遊漁客7人を乗せて平塚港を発し、大磯港沖合で漂泊して釣りの準備作業中、また、第七恒丸(16総トン)は、船長ほか友人1人と遊漁客16人を乗せて大磯港を発し、同港沖合を魚群探索しながら進行中に衝突した。

両船とも損傷し、両船長のほか遊漁客合わせて13人が重軽傷を負った。

今月号は、「プレジャーボート海難の分析」と「海難レポート2002」を載せました。“情報化社会”が進展する中、今後とも海難防止に役立つデータの提供に努めていきます。

また、裁決事例の分析では、「水上オートバイによる海難」を取り上げました。

安全運航のための参考にしていただければ幸いです。

ご意見をお待ちしております。
〒100－8918
東京都千代田区霞ヶ関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
ホームページ
http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm