

I 海難審判所の裁決書と運輸安全委員会の船舶事故等調査報告書

“海難審判所”は、海難審判という準司法的な手続きで審判を行い、裁決により船員等（海技士、小型船舶操縦士、水先人）を懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）し、もって海難の発生の防止に寄与することを目的としています。

一方、“運輸安全委員会”は、委員会方式によって得られた船舶事故等調査報告書によって、事故等の原因及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、国土交通大臣又は原因関係者に対して必要な施策又は措置の実施を求めることにより、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的としています。

裁決書と船舶事故調査報告書には、海難の再発防止に役立つ教訓が数多く指摘されています。

2020年に海難審判所が言い渡した裁決は259件、運輸安全委員会が公表した事故調査報告書（インシデントを除く）は708件で、これらのうちプレジャーボート（水上オートバイを除く）が関連した*海難（船舶事故）について、再発防止の参考にさせていただくことを目的とし、それぞれ概要をまとめました。

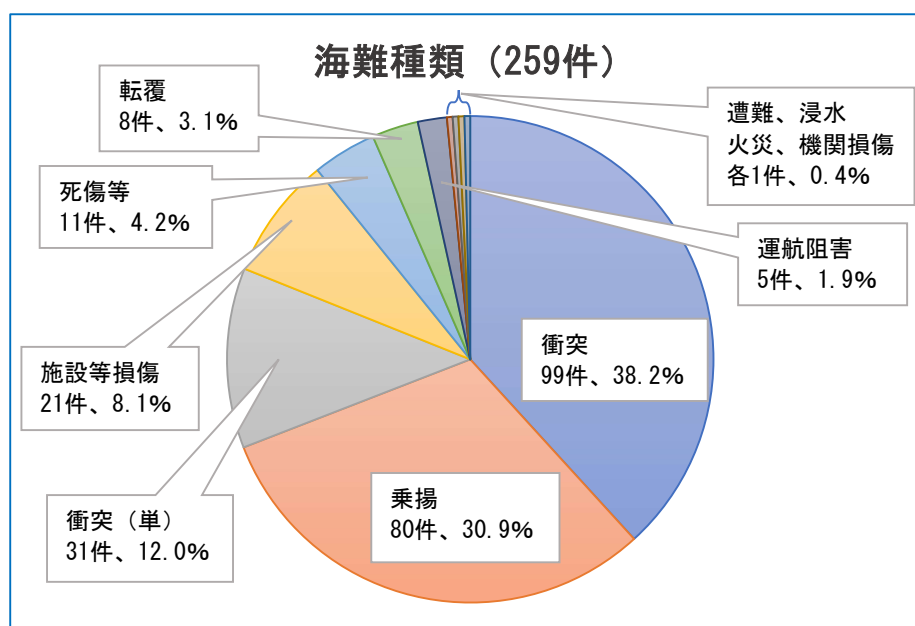
*海難審判所は「海難」、運輸安全委員会は「船舶事故」と表記している。

II 海難審判所裁決の概要

1 裁決数及び海難種類

2020年に海難審判所が言い渡した裁決259件は、衝突が99件（約38%）、乗揚が80件（約31%）、衝突（単）が31件（約12%）で、この3種類で約80%を占めています。

さらに、施設等損傷21件、死傷等11件、転覆8件、運航阻害5件、遭難、浸水、火災及び機関損傷各1件でした。



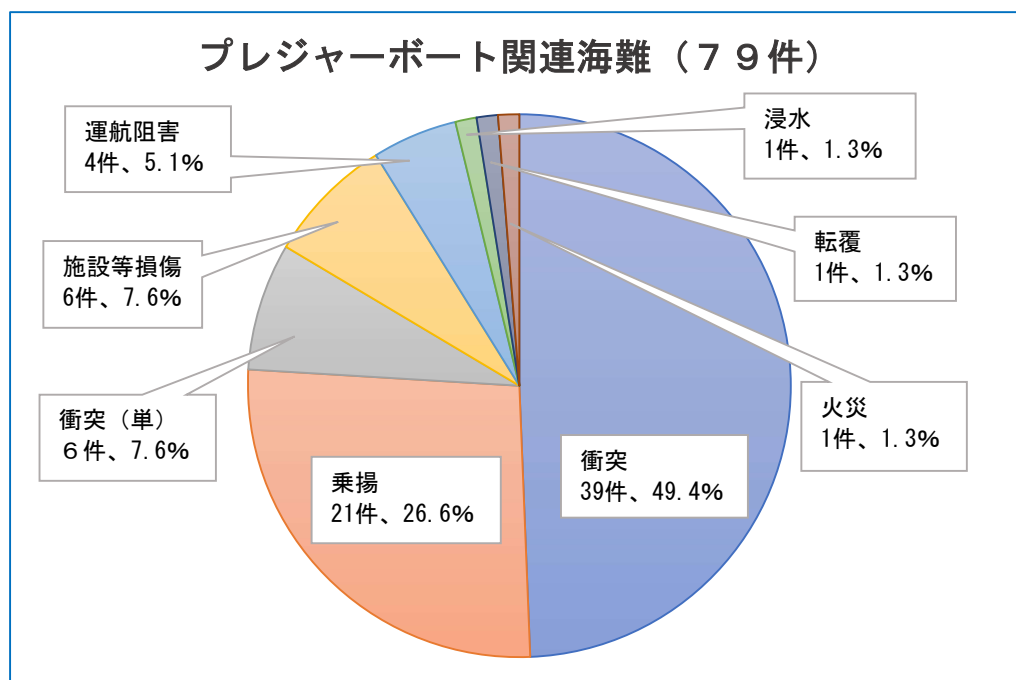
(注) 海難種類の解説

- 衝突：船舶が、航行中又停泊中の他の船舶と衝突又は接触し、いずれかの船舶に損傷（擦過等も含む）を生じた場合
- 乗揚：船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、捨石、沈船等に乗リ揚げ又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じた場合
- 衝突(単)：船舶が、岸壁、栈橋、灯浮標等の施設（定置網、養殖施設等は除く）、岩場、消波ブロック、水面上に露出した漂流物に衝突又は接触し、船舶又は船舶と施設の双方に損傷を生じた場合
ただし、岩場や消波ブロックとの衝突で、船体（船底外板、球状船首等）の喫水線下に損傷を生じた場合は、乗揚とする
- 施設等損傷：船舶が船舶以外の施設（定置網、養殖施設等）に衝突又は乗り入れし、船舶の損傷の有無に関係なく、当該施設に損傷を生じ場合
ただし、船舶の運航上、乗組員の機器の取扱いミス等により、油を流出して養殖施設に被害を与えたり、環境を汚染させたりするなど、施設に直接物理的損害を及ぼさないものは除く
- 死傷等：船舶の構造、設備又は運用に関連し、旅客、作業員、乗組員等の人身に死傷などが生じ、船舶及び船舶以外の施設に損傷がない場合
ただし、船舶に係る他の海難の種類に起因する場合を除く
- 転覆：荷崩れ、浸水、転舵等のため、船舶が復原力を失い、転覆又は横転し、船体が浮遊状態のままとなった場合
- 運航阻害：船舶には損傷がなかったが、燃料、清水等の積み込み不足のために運航不能に陥った場合のように、船舶の通常の運航を妨げ、時間的経過に従って危険性が增大することが予想される場合
- 遭難：海難の原因、態様が複合していて他の海難の種類の一つに分類できない場合、又は他の海難の種類の内いずれにも該当しない場合
- 浸水：船舶が海水の浸入などにより機関、積み荷などに濡損を生じたが、浮力を失うまでに至らなかった場合
ただし、浸水によって浮力を失ったものの沈没に至らず、船体の一部が水面上に露出したような場合は遭難とする
- 火災：船舶で火災が発生し、船体に損傷を生じた場合
ただし、衝突など他に分類する海難の種類に起因して生じた火災は除く
- 機関損傷：主機、発電機の原動機が損傷した場合、又はその他の燃料、空気、電気等の各系統が損傷した場合で、航行不能となったもの
- 沈没：船舶が海水等の浸入によって浮力を失い、船体が水面下に没した場合
- 爆発：積荷等が引火、化学反応等によって爆発し、船舶に損傷を生じた場合
ただし、爆発に引き続き火災が発生したような場合は含むが、衝突など他に分類する海難の種類に起因して生じた爆発は除く

2 プレジャーボート関連海難の種類と裁決件数

全裁決 259 件のうち、プレジャーボートが関連した海難は 79 件で、全裁決の約 31% を占めています。

海難種類としては、衝突 39 件（約 49%）及び乗揚 21 件（約 27%）の 2 種類で約 76% を占めており、さらに、衝突（単）が 6 件、施設等損傷が 6 件、運航阻害が 4 件、浸水、転覆及び火災が各 1 件でした。



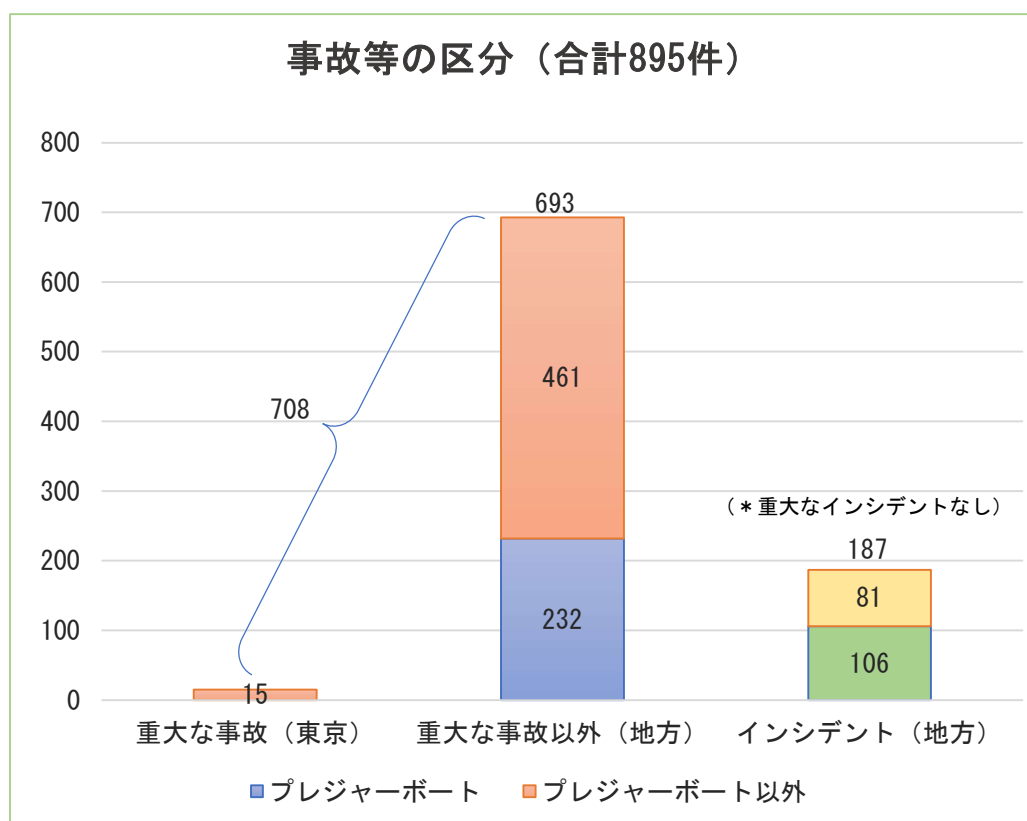
プレジャーボート関連海難においては、衝突の割合が、裁決全体より約 10% 高くなっています。また、海難種類の定義による死傷等の裁決はありませんでしたが、他の海難に起因して、79 件中 26 件で死亡 1 人、負傷 48 人の死傷者が発生しています。

Ⅲ 運輸安全委員会事故調査報告書の概要

1 事故等調査報告書数と事故区分

運輸安全委員会が2020年に公表した事故等調査報告書は895件で、そのうち事故が708件、インシデントが187件でした。

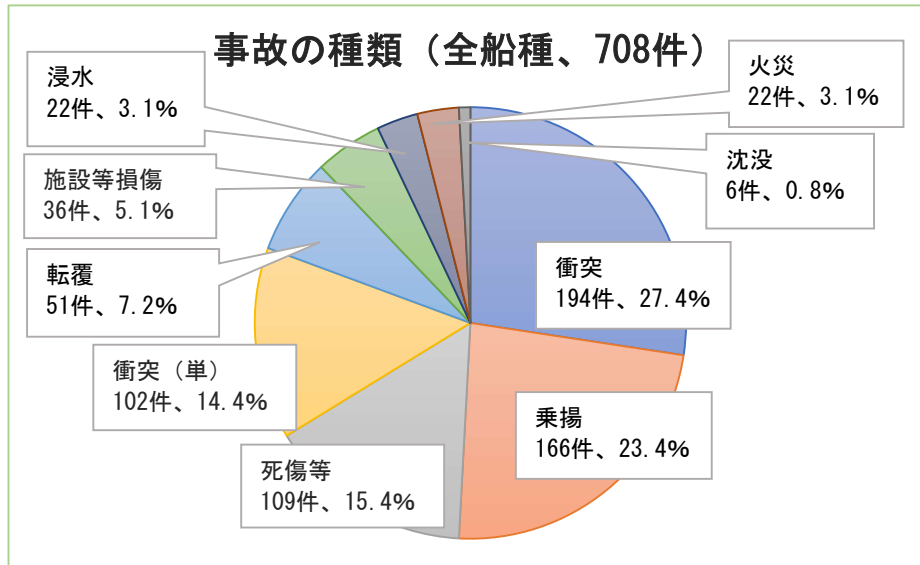
事故調査報告書のうち重大な事故が15件、重大な事故以外が693件で、これらの事故調査報告書708件のうち、プレジャーボートが関連した事故は、重大な事故はなく、重大な事故以外で232件（約33%）でした。



2 事故の種類と事故調査報告書数

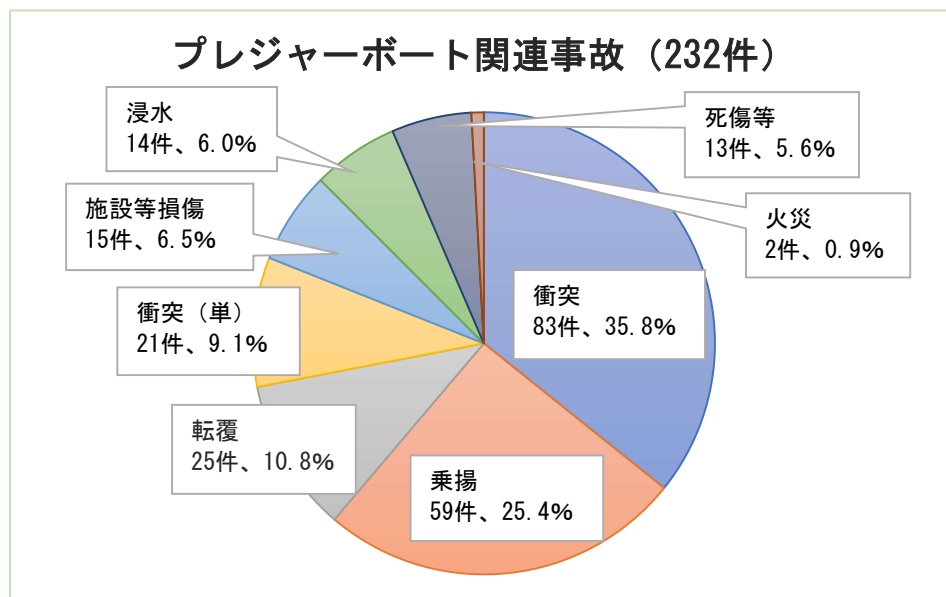
公表された事故調査報告書708件は、衝突が194件（約27%）、乗揚が166件（約23%）、死傷等が109件（約15%）、衝突（単）が102件（約14%）となっており、この4種類で約81%を占めています。

次いで、転覆が51件、施設等損傷が36件、浸水及び火災が各22件、沈没が6件でした。



3 プレジャーボート関連事故の種類と事故調査報告書数

事故調査報告書708件のうち、プレジャーボートが関連した事故232件は、衝突が83件（約36%）、乗揚が59件（約25%）、転覆が25件（約11%）、衝突（単）が21件（約9%）で、さらに施設等損傷15件、浸水14件、死傷等13件及び火災2件でした。



プレジャーボート関連事故においては、衝突の割合が、全船種における衝突より約8%高くなっています。また、転覆が3番目になっていることと、死傷等の割合が全船種における死傷等より明らかに低くなっているのが特徴的です。

なお、死傷者等については、死傷等以外の事故でも発生しており、他の事故で発生した死傷者等を含め、本稿Vで紹介しています。

IV 衝突海難の態様

衝突海難（船舶間衝突）は、裁決書及び事故調査報告書において、それぞれ最も多い海難（事故）となっていますが、特にプレジャーボートにおいては、明らかに衝突の割合が高くなっていることから、裁決書（259件）と事故調査報告書（708件）の衝突を取り上げ、その態様を分析していきます。

1 裁決書による衝突海難の態様

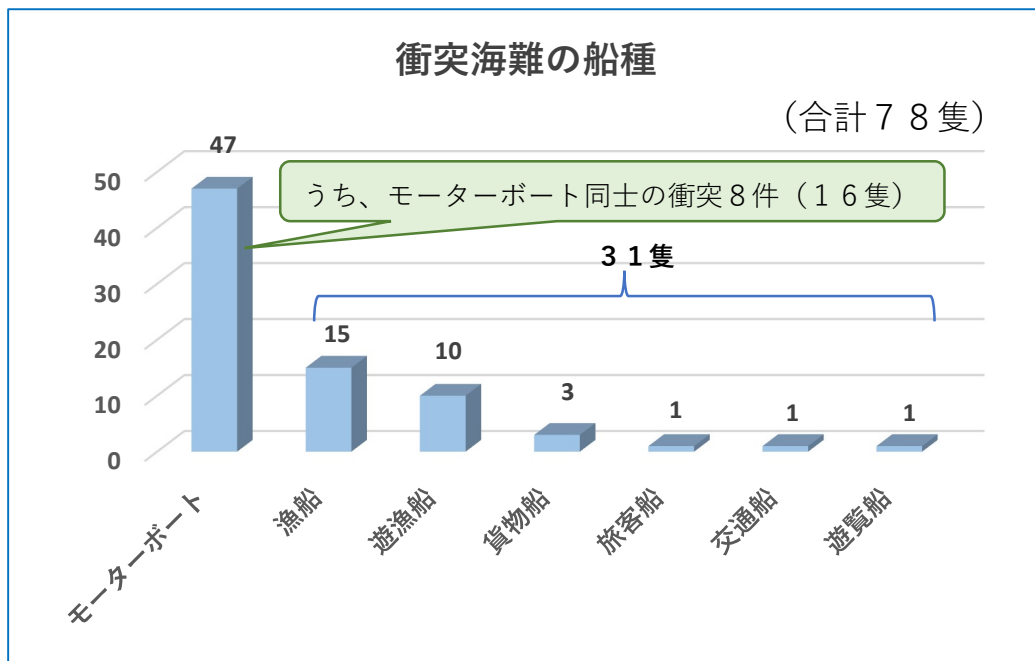
259件の裁決のうち、プレジャーボート関連海難は79件、そのうち衝突は39件となっており、約半数を占めています。

(1) 船種（船種は裁決書の事件名による）

衝突39件に関連した船舶は合計78隻で、モーターボート（プレジャーボート）47隻に対し、漁船15隻、遊漁船10隻、貨物船3隻、旅客船、交通船及び遊覧船各1隻でした。

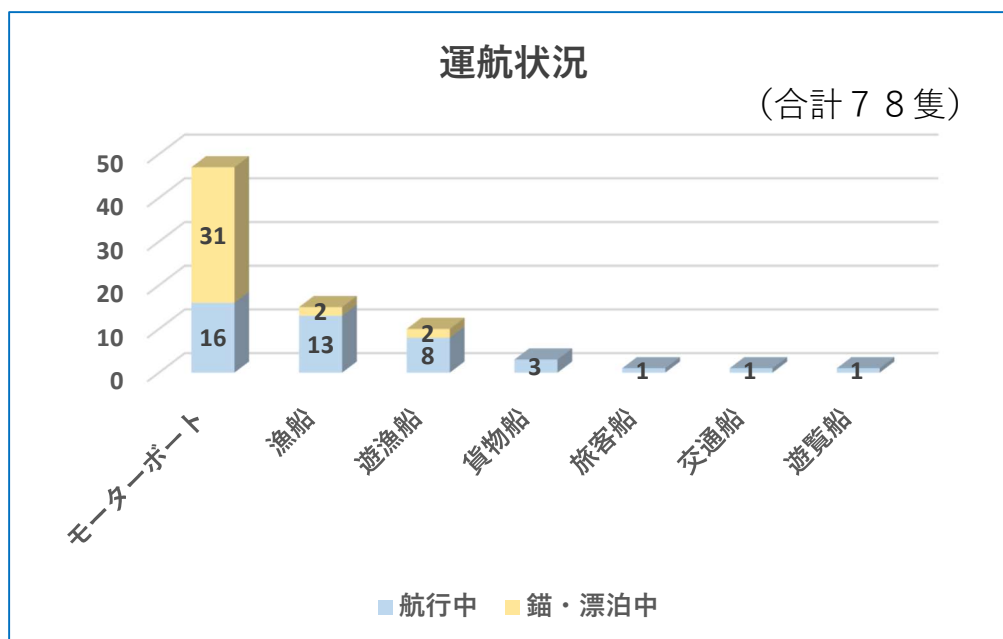
また、39件の衝突のうち、モーターボート同士の衝突が8件、モーターボート以外の船舶との衝突が31件でした。

（注）2020年において、プレジャーボートは、全てモーターボートでした。



(2) 運航状況

衝突に関連した78隻の運航状況は、航行中が43隻、錨・漂泊中が35隻で、モーターボートに限れば、47隻中16隻が航行中、31隻が錨・漂泊中でした。



また、衝突時の両船の運航状況は、航行中のモーターボートと航行中の船舶（モーターボートを含む）の衝突が5件、航行中のモーターボートと錨・漂泊中の船舶（同上）の衝突が10件、**錨・漂泊中のモーターボートと航行中の船舶の衝突が23件**、錨・漂泊中のモーターボートと錨・漂泊中の船舶の衝突が1件でした。

錨・漂泊中のモーターボートが航行中の船舶に衝突された事例が明らかに多く、相手船としては、漁船が13件で最多でした。

		モーターボート		計	合計 (件)	
		航行中	錨・漂泊中			
衝突の相手船	モーターボート	航行中	1	1	8	
		錨・漂泊中	7	7		
	漁船	航行中		13	13	15
		錨・漂泊中	2		2	
	遊漁船	航行中		8	8	10
		錨・漂泊中	1	* 1	2	
	貨物船	航行中	1	2	3	3
	旅客船	航行中	1		1	1
	交通船	航行中	1		1	1
	遊覧船	航行中	1		1	1
計	航行中	5	23	28	39	
	錨・漂泊中	10	1	11		
合計		15	24	39		

(注) * 漂泊中の遊漁船が、至近で漂泊しているモーターボートに向けて発進した事例

(3) 衝突の原因（裁決書の原因欄で示された原因をそれぞれの船舶について重複集計）

衝突に関連した全船舶78隻中、原因なしと裁決された3隻を除く75隻に対して169件の原因が摘示され、船員の常務（海上衝突予防法（以下「予防法」）第38条、第39条）が68件で、約40%を占めています。

また、見張り不十分30件と動静監視不十分29件（いずれも予防法第5条）が合わせて59件で、約35%を占めています。

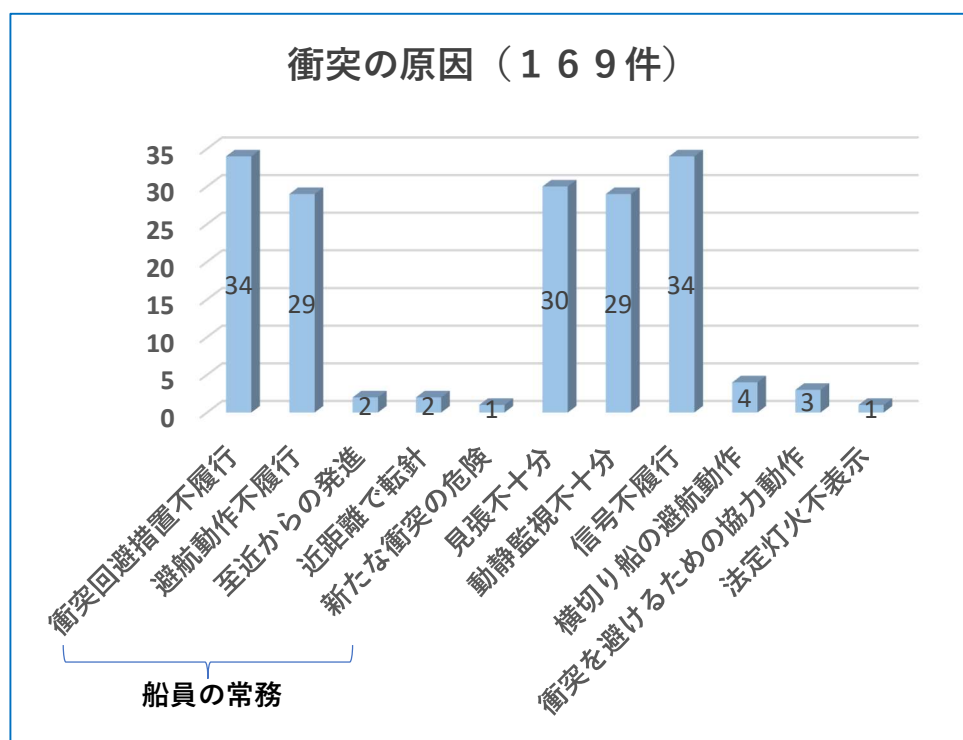
ここで、船員の常務68件の詳細は、*衝突回避措置不履行34件、*避航動作不履行29件、至近からの発進2件、近距離で転針2件及び新たな衝突の危険1件でした。

さらに、信号不履行（予防法第34条、第36条）が34件で約20%となっていて、船員の常務、見張り関係及び信号不履行の原因を合わせると約95%となり、衝突原因の大部分を占めています。

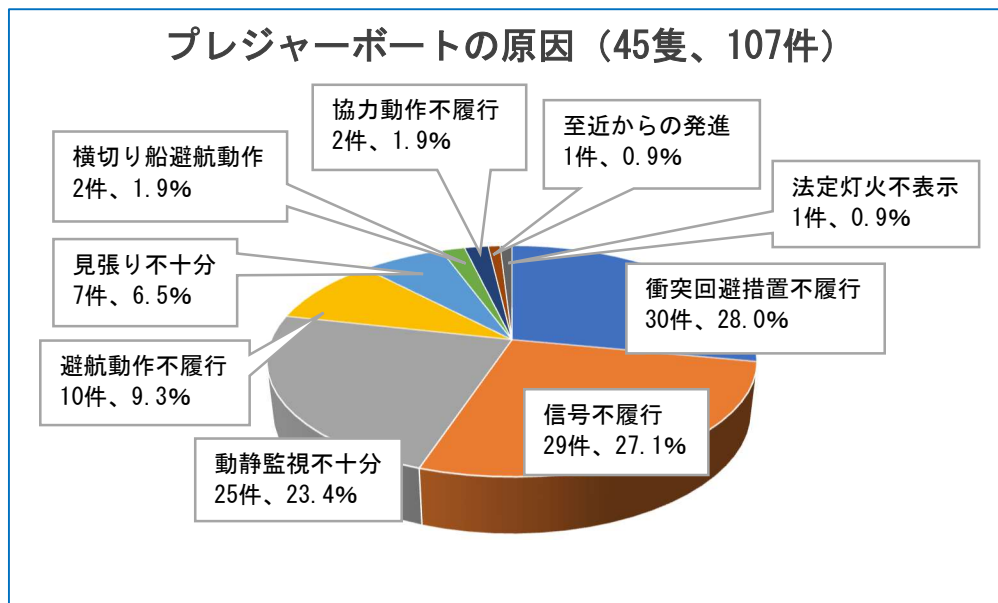
これら以外には、横切り船の避航動作不履行（予防法第15条）が4件、衝突を避けるための協力動作不履行（予防法第17条）が3件及び法定灯火不表示（予防法第30条）が1件でした。

*衝突回避措置不履行：船員の常務として、相手船に避けてもらえる船舶が、相手船が避航動作をとらなかった場合、自船が衝突を避けるための何らかの措置をとらずに衝突に至った事例で、主として錨・漂泊船に該当する

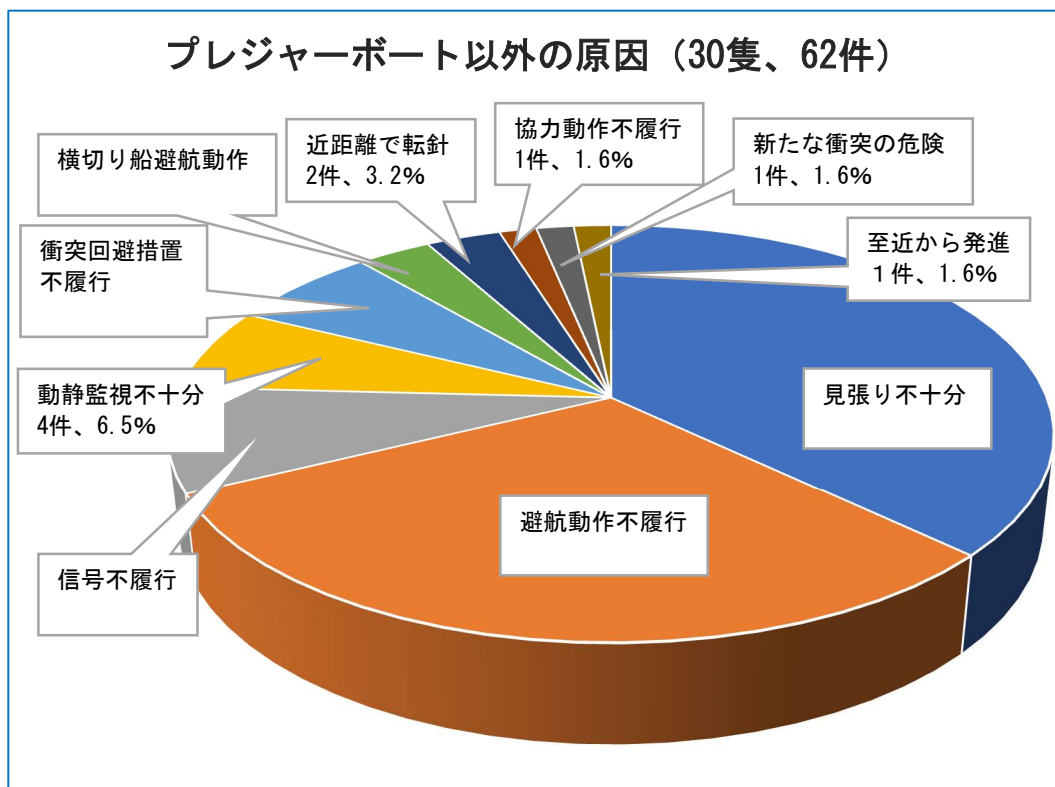
*避航動作不履行：船員の常務として、相手船を避けるべき船舶が相手船を避けなかった場合で、航行中の船舶が錨・漂泊中の船舶を避けずに衝突に至った場合が典型的な事例



これら169件の原因を、プレジャーボートと、プレジャーボートと衝突したプレジャーボート以外の船舶（以下「プレジャーボート以外の相手船」）に分けて分類すると、プレジャーボート45隻に対して107件の原因が摘示され、衝突回避措置不履行が30件（約28%）、信号不履行が29件（約27%）及び動静監視不十分が25件（約23%）で、この3原因で約79%を占めており、次いで見張り不十分が7件、横切り船の避航動作が2件、衝突を避けるための協力動作が2件、至近からの発進及び法定灯火不表示が各1件でした。



一方、プレジャーボート以外の相手船30隻に対して62件の原因が摘示され、見張り不十分が23件（約37%）、避航動作不履行が19件（約31%）で、この両原

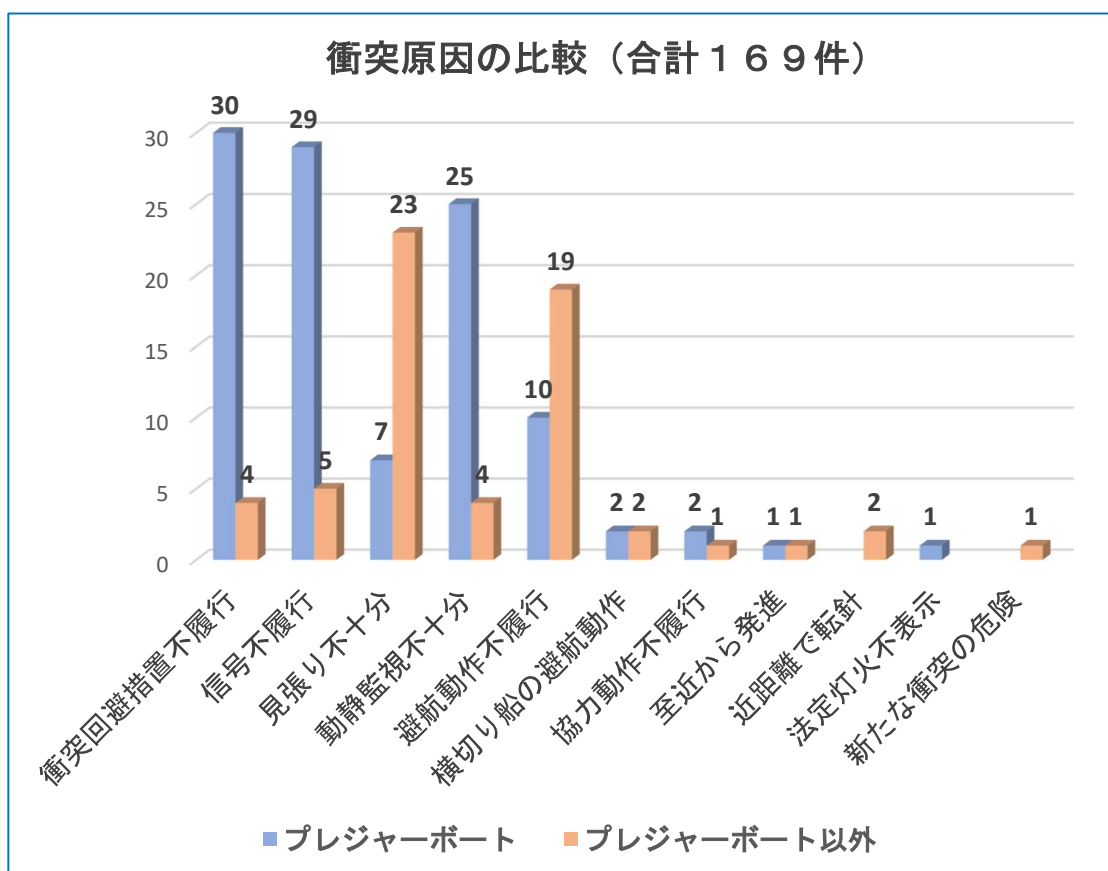


因で約68%を占め、次いで信号不履行が5件、動静監視不十分及び衝突回避措置不履行が各4件、横切り船の避航動作及び近距離で転針が各2件、衝突を避けるための協力動作、新たな衝突の危険及び至近からの発進が各1件でした。

それぞれの原因について、プレジャーボートと、プレジャーボート以外の相手船を比較すると、見張り不十分は、プレジャーボートで少なく、プレジャーボート以外の相手船で多く摘示されています。これは、プレジャーボートが他船から見えにくいことによるものと考えられます。

一方、動静監視不十分は、プレジャーボートで多く摘示され、プレジャーボート以外の相手船で少なくなっています。動静監視不十分は、他船を一度視認しても、その後の見張りを適切に行わなかったことを意味し、プレジャーボートの場合、錨・漂泊して釣りなどを行っていて、いわゆるレジャーに気をとられて周囲への注意力が低下していることや、錨・漂泊しているので航行している他船が避けてくれると思っていたことによるものと考えられ、裁決書にも、そのような状況が多く記載されています。

また、衝突回避措置不履行と信号不履行についても、プレジャーボートで多く摘示され、プレジャーボート以外の相手船では少なくなっていますが、これらの原因は、一般的に他船に避けてもらえるはずの船舶について摘示される原因であり、IV. 1. (2)で示したとおり、錨・漂泊中のプレジャーボートに航行中の船舶が衝突した事例が多い状況を反映した結果となっています。



2 事故調査報告書による衝突事故の態様

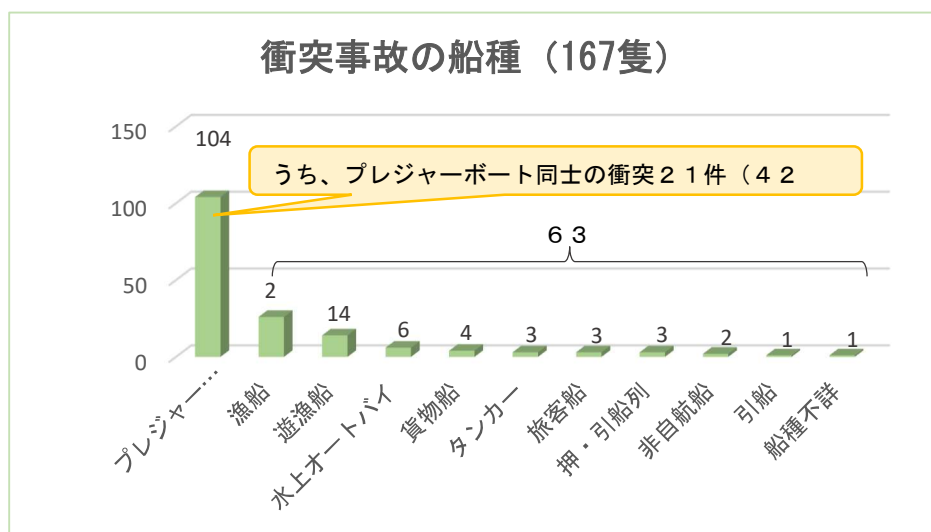
事故調査報告書708件のうち、プレジャーボート関連事故は232件で、そのうち衝突事故（船舶間衝突）が83件となっており、約36%を占めています。

(1) 船種（船種は運輸安全委員会の分類による）

衝突83件に関連した船舶は合計167隻で、プレジャーボート104隻に対し、漁船26隻、遊漁船14隻、水上オートバイ6隻、貨物船4隻、タンカー3隻、旅客船各3隻、押・引船列3隻、非自航船2隻、引船1隻及び船種不詳が1隻でした。

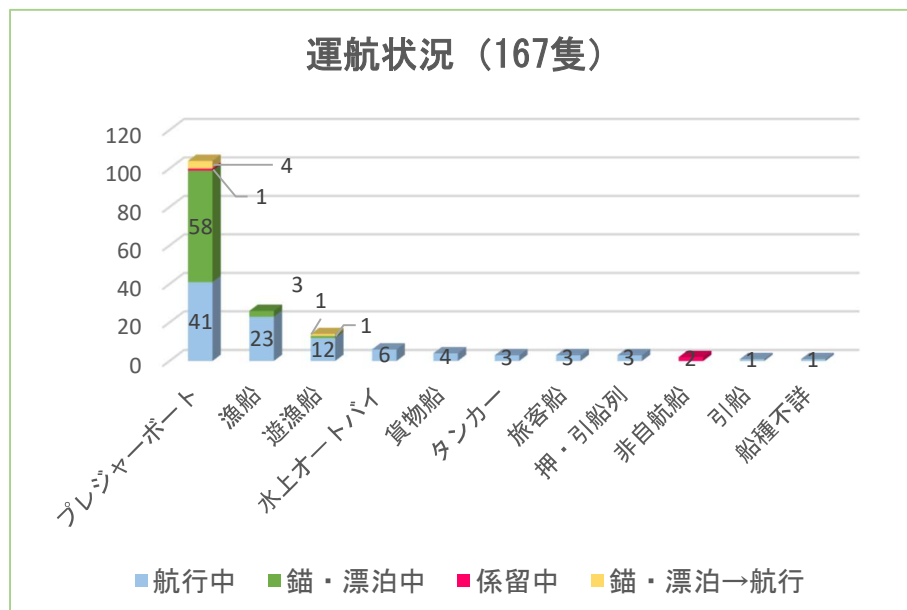
また、83件の衝突のうち、プレジャーボート同士の衝突が21件、プレジャーボート以外の相手船との衝突が62件でした。

（注）押船列（又は引船列）は、列で1隻として集計している。



(2) 運航状況

衝突に関連した167隻の運航状況は、航行中が97隻、錨・漂泊中が62隻、係留中が3隻で、錨・漂泊中から航行状態となって衝突に至った船舶が5隻でした。



また、プレジャーボート1隻が、1件の事故で係留中の非自航船2隻に衝突した事故がありました。

衝突83件における両船の運航状況を見ると、航行中のプレジャーボートと航行中の船舶（プレジャーボートを含む）の衝突が16件、航行中のプレジャーボートと錨・漂泊中の船舶（同上）の衝突が20件、航行中のプレジャーボートと係留中の船舶の衝突が2件（うち1件は、非自航船2隻との衝突）でした。

また、**錨・漂泊中のプレジャーボートと航行中の船舶の衝突が40件**、錨・漂泊中のプレジャーボートと錨・漂泊状態から発進して航行状態になった船舶の衝突が1件、錨・漂泊状態から発進して航行中となったプレジャーボートと航行中の船舶の衝突が3件、錨・漂泊中の船舶（プレジャーボート）の衝突が1件でした。

航行状態と船種の組み合わせで最も多かったのは、錨・漂泊中のプレジャーボートと航行中の漁船の衝突で、19件でした。

船種にかかわらず、運航状況だけでみると、航行中の船舶同士の衝突16件に対し、航行中の船舶が錨・漂泊中の船舶に衝突した事故が40件で、最多となっています。

		プレジャーボート			計	合計 (件)	
		航行中	錨・漂泊中	錨・漂泊→航行			
衝突の相手船	プレジャーボート	航行中	3		3	21	
		錨・漂泊中	16	1	17		
		係留中	1		1		
	漁船	航行中	3	19	1	23	26
		錨・漂泊中	3			3	
	遊漁船	航行中	3	9		12	14
		錨・漂泊中	1			1	
		錨・漂泊→航行		1		1	
	貨物船	航行中	1	2	1	4	4
	タンカー	航行中	2	1		3	3
	旅客船	航行中	2	1		3	3
	非自航船	係留中	1			1	1
	引船	航行中		1		1	1
押・引船列	航行中	1	2		3	3	
水上オートバイ	航行中	1	4	1	6	6	
船種不詳	航行中		1		1	1	
計	航行中	16	40	3			
	錨・漂泊中	20		1			
	係留中	2					
	錨・漂泊→航行		1				
合計		38	41	4	83		

(3) 事故調査報告書による見張りの状況（事故調査報告書を参考に当協会分析）

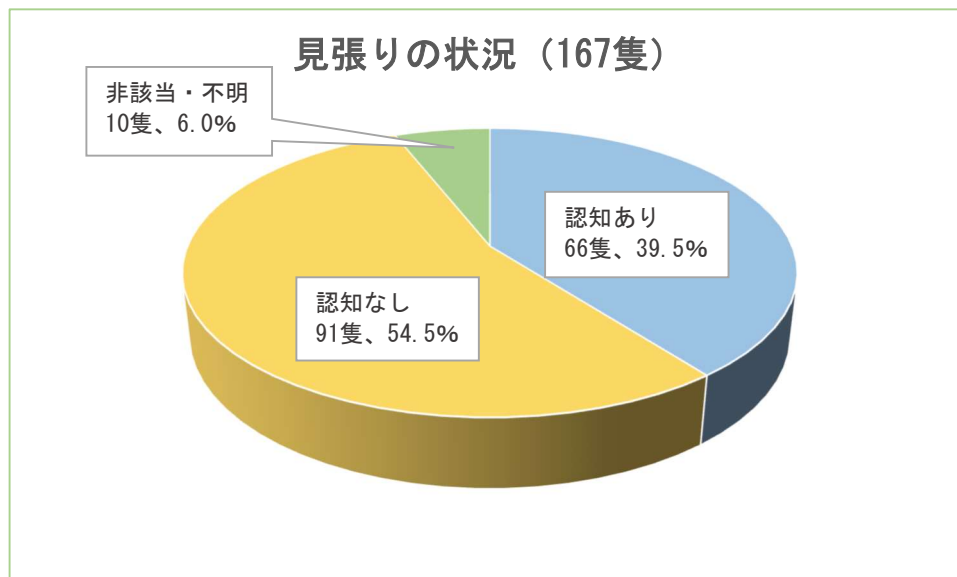
衝突の原因を検討する場合、見張りの状況が最も重要です。

これは、相手船の存在を認知していたかどうか、また、相手船の存在を認知していた場合、その後継続的な見張りを行うなどして、衝突のおそれの有無を判断していたかどうかという問題です。

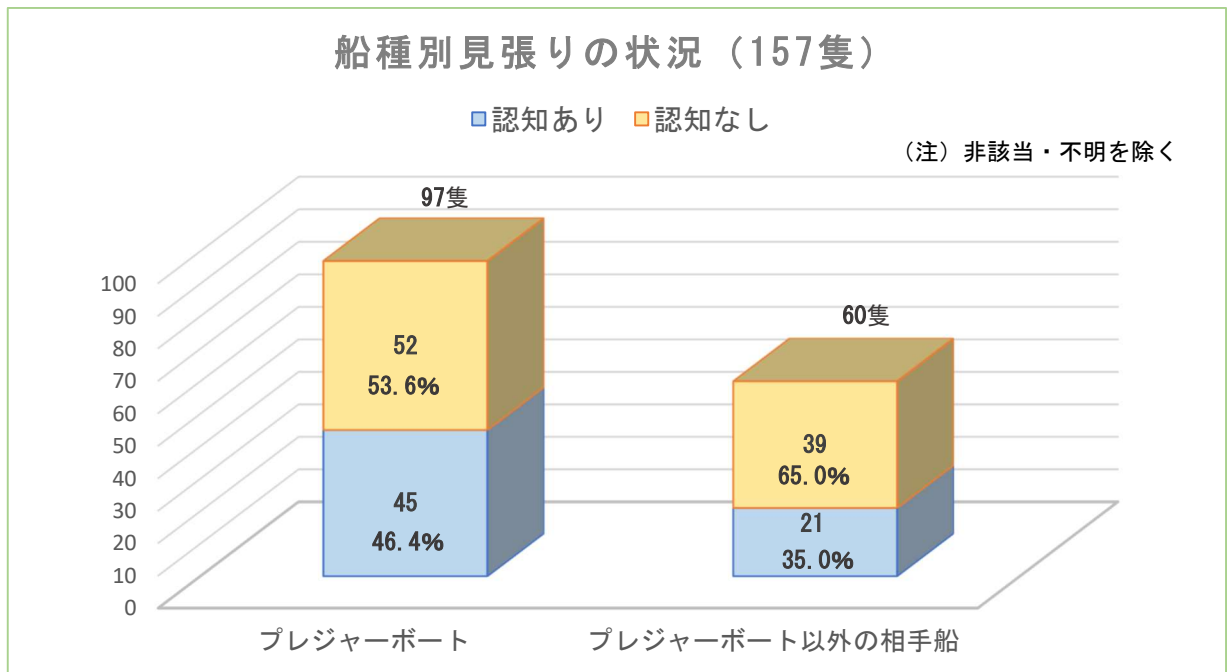
裁決書では、相手船の存在を認知していないものを「見張り不十分」と、相手船の存在を認知したが継続的な見張りを怠ったものを「動静監視不十分」として摘示しますが、いずれも予防法第5条の（見張り）違反の範疇になります。

事故調査報告書から見張りの状況を読み取ると、プレジャーボート関連の衝突に関与した167隻のうち、相手船の存在を認知していたのは66隻（約40%）、認知していなかったのは91隻（約54%）、非該当（非自航船、無人船等）あるいは見張りの状況が不明であったものが10隻（居眠り1隻を含む。約6%）で、半数以上が相手船の存在を認知していませんでした。

（注）事故調査報告書において、「相手船に気付くのが遅れた」、「衝突直前に気付いた」と表現されているものは、認知なしとして集計

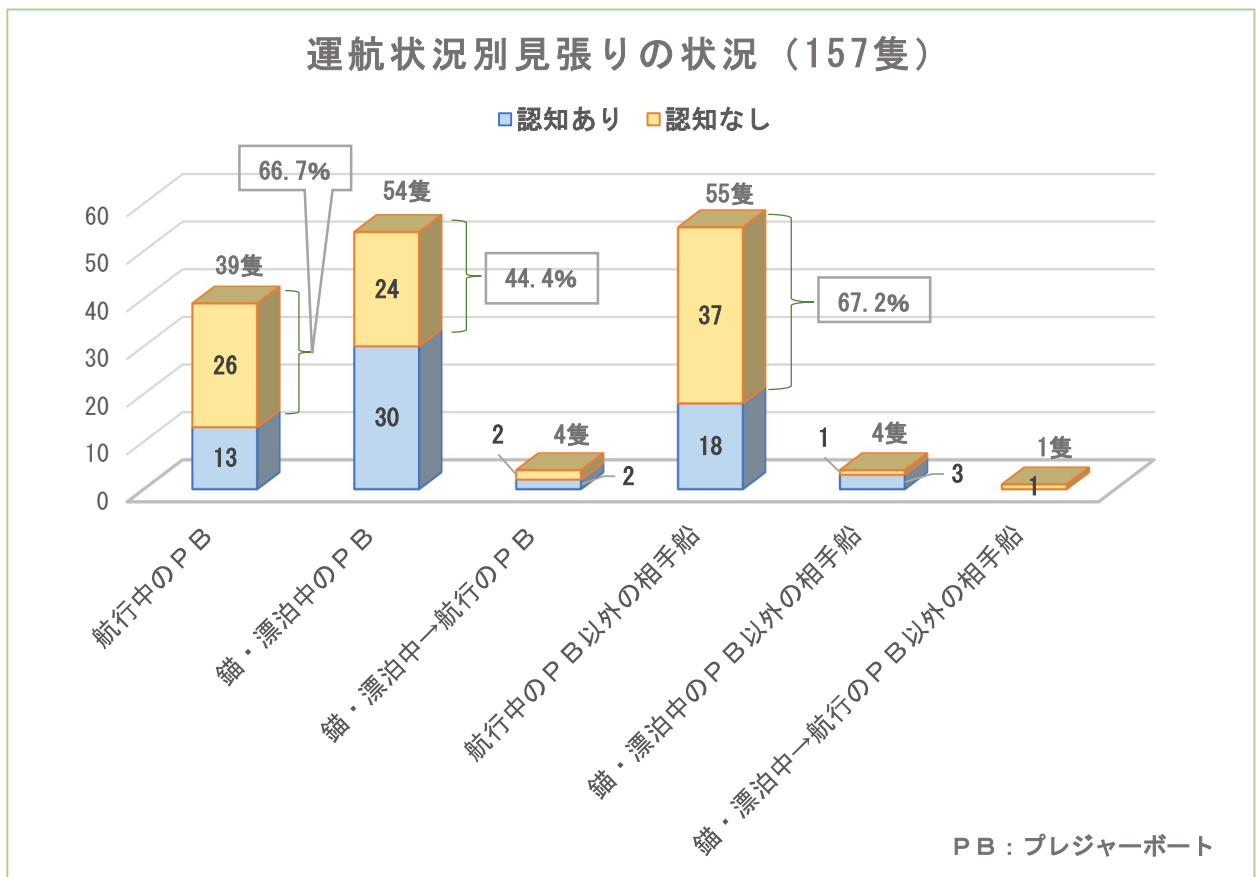


また、非該当・不明10隻を除く157隻について、プレジャーボートとプレジャーボート以外の相手船を比較すると、プレジャーボート97隻のうち、衝突の相手船（プレジャーボートを含む）を認知していたのが45隻（約46%）、認知していなかったのが52隻（約54%）で、プレジャーボート以外の相手船60隻のうち、衝突したプレジャーボートを認知していたのが21隻（35%）、認知していなかったのが39隻（65%）でした。



さらに、非該当・不明を除く157隻について、運航状況別に見張りの状況を見ると、航行中のプレジャーボート39隻中26隻（約67%）、航行中のプレジャーボート以外の相手船が55隻中37隻（約67%）が衝突した相手船を認知していませんでしたが、錨・漂泊中のプレジャーボートは、54隻中30隻（約56%）が衝突の相手船を認知していました。

この結果から、船種にかかわらず、航行中の船舶の方が錨・漂泊中の船舶よりも十分な見張りが行われていないということがいえますが、一般的にプレジャーボート関連の衝突は小型の船同士の衝突が多く、錨・漂泊している小さな船は他船から認識されにくいということも考えられます。



(4) 相手船を認知していながら衝突を回避できなかった理由

衝突において、相手船を認知していたプレジャーボートは45隻で、航行中が13隻、錨・漂泊中が30隻、錨・漂泊中から航行状態になって衝突したのが2隻でした。

これらのプレジャーボートが、衝突の相手船を認知していたにもかかわらず衝突に至った理由として最も多かったのは、相手船が自船を避けると思っていたもので19件あり、次いで衝突のおそれがないと思ったものが12件、自船の運航が適切でなかったものが8件でした。

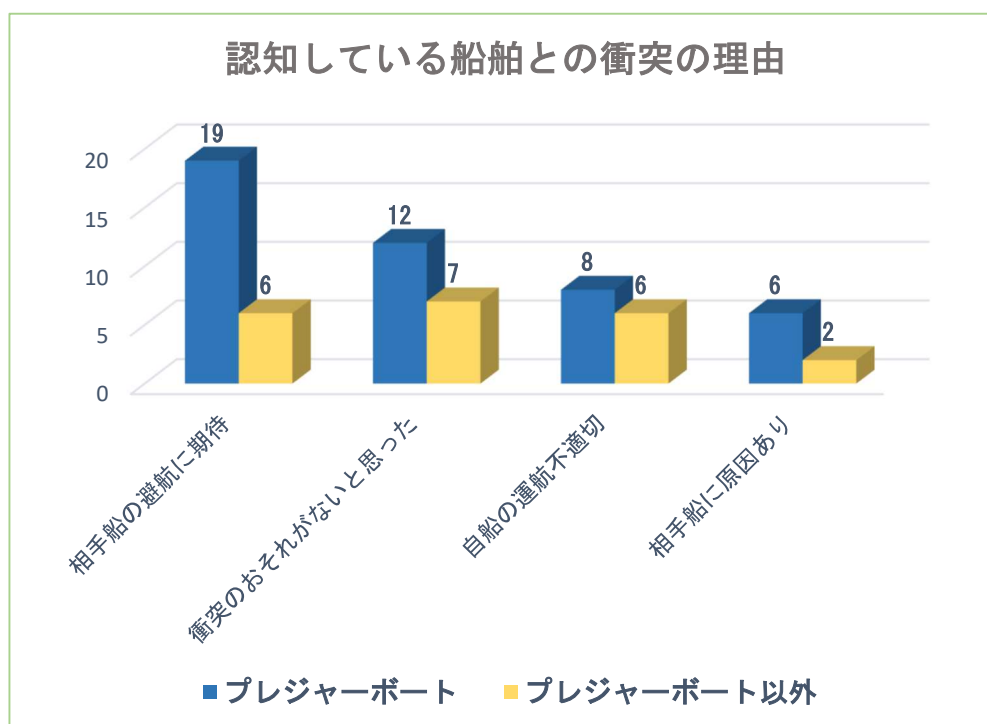
相手船が自船を避けると思っていた事例は、勝手な思い込みによって衝突を招いたといえます。

また、衝突のおそれがないと思った事例は、相手船を認知したものの、その後の継続的な見張りを行わず、衝突のおそれの有無を判断しなかったものが大部分ですが、釣果を確かめるために接近してくると思った事例、相手船が知人の船で、用があって自船に近づいてきたのだと思った事例などがありました。

自船の運航が適切でなかった事例は、体をひねった無理な姿勢で操船し、意図せずに舵がとられた事例や、後方を振り向いて同乗者と会話を続けながら航行した事例、相手船を認知した後、めまいが生じて避航動作が遅れ、衝突に至った事例などがありました。

さらに、相手船が一方的に衝突の危険を生じさせたものが6件あり、この事例は相手船に原因が指摘され、相手船を認知していたプレジャーボート側に原因が指摘されていません。

一方、プレジャーボート以外の相手船については、21隻の船舶がプレジャーボートを認知していましたが、プレジャーボート側が自船を避けると思った事例が6件、衝突のおそれがないと思った事例が7件、自船の運航が適切でなかった事例が6件、プレジャーボート側が一方的に衝突の危険を生じさせたのが2件でした。



ところで、相手船の避航に期待して衝突に至った25隻のうち、錨・漂泊中であったのが20隻（プレジャーボート18隻、プレジャーボート以外2隻）で、相手船の避航に期待していた船舶の80%は、錨・漂泊中でした。

これは、前述（3）による錨・漂泊中に相手船を認知した船舶33隻のうち、20隻（約61%）が相手船の避航に期待していたことになります。

V 事故調査報告書による死傷者等の発生状況

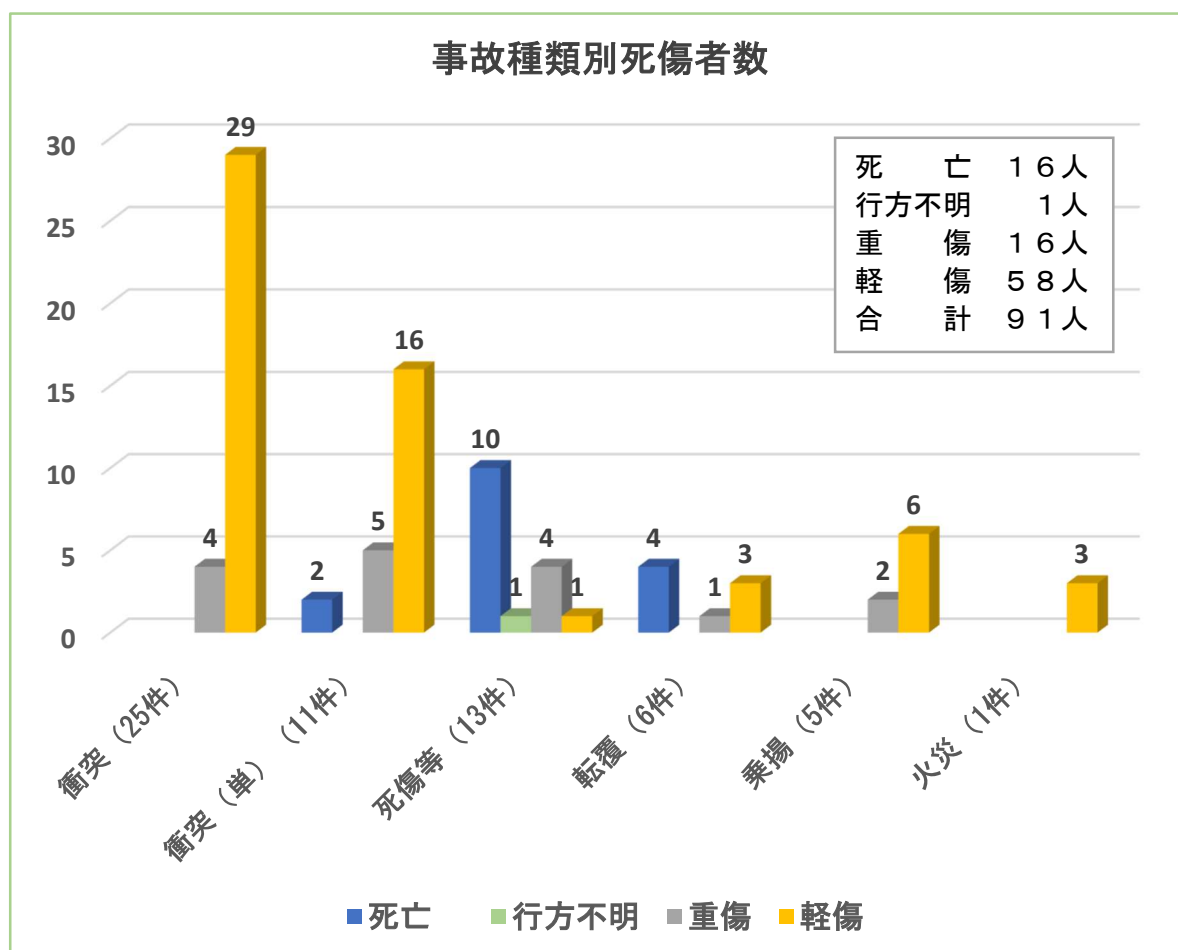
プレジャーボートが関連した海難（事故）における死傷者等（含行方不明）は、海難審判所の裁決では79件のうち26件で49人、運輸安全委員会の事故調査報告書では232件のうち61件で91人発生していますが、本章では、運輸安全委員会の事故調査報告書について分析を行います。

1 事故種類と死傷者の発生状況

プレジャーボートが関連した事故調査報告書232件のうち、61件で91人（死亡16、行方不明1、重傷16、軽傷58）の死傷者等が発生しています。

事故種類別では、衝突25件で33人（重傷4、軽傷29）、衝突（単）11件で23人（死亡2、重傷5、軽傷16）、死傷等13件で16人（死亡10、行方不明1、重傷4、軽傷1）となっており、この3種海難で死傷者等の約79%を占めています。

さらに転覆6件で8人（死亡4、重傷1、軽傷3）、乗揚5件で8人（重傷2、軽傷6）、火災1件で3人（軽傷3）となっています。



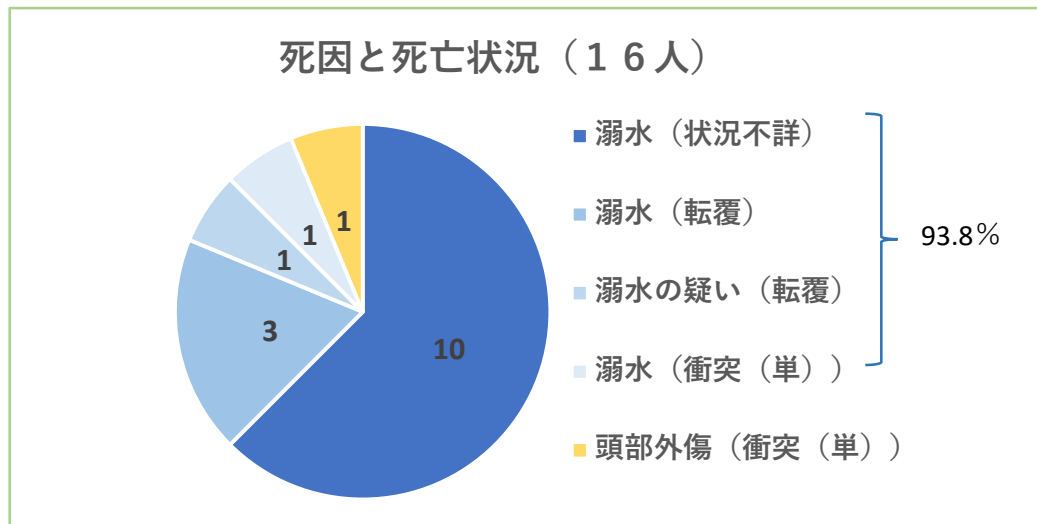
2 死亡者

死亡者16人のうち、死傷等による死亡者10人の死因は、全員が溺死でしたが、単独乗船による事故又は乗船者全員が死亡しているため、あるいは目撃情報がないため、いずれも落水した状況が明らかにされていません。

転覆事故による死亡者4人は、3人が溺死、1人が溺死の疑い（死亡検案書なし）となっています。

衝突（単）による死亡者2人のうち、1人は、単独で乗船していた船長の家族が、船長から「何かにぶつかって沈没しそう」旨の電話連絡を受けた後、捜索が行われて船体が半没状態で発見され、船長は操舵室から発見されました。また、他の1人は、2人乗船して1人が死亡したもので、橋脚に衝突した際の頭部外傷が死因でした。

死亡者のうち、溺水（溺水の疑い含む）が15人で、死因の約94%を占め、ほとんどが落水して溺水したことによるものですが、その多くが、落水に至る状況が明らかにされていません。



3 行方不明者

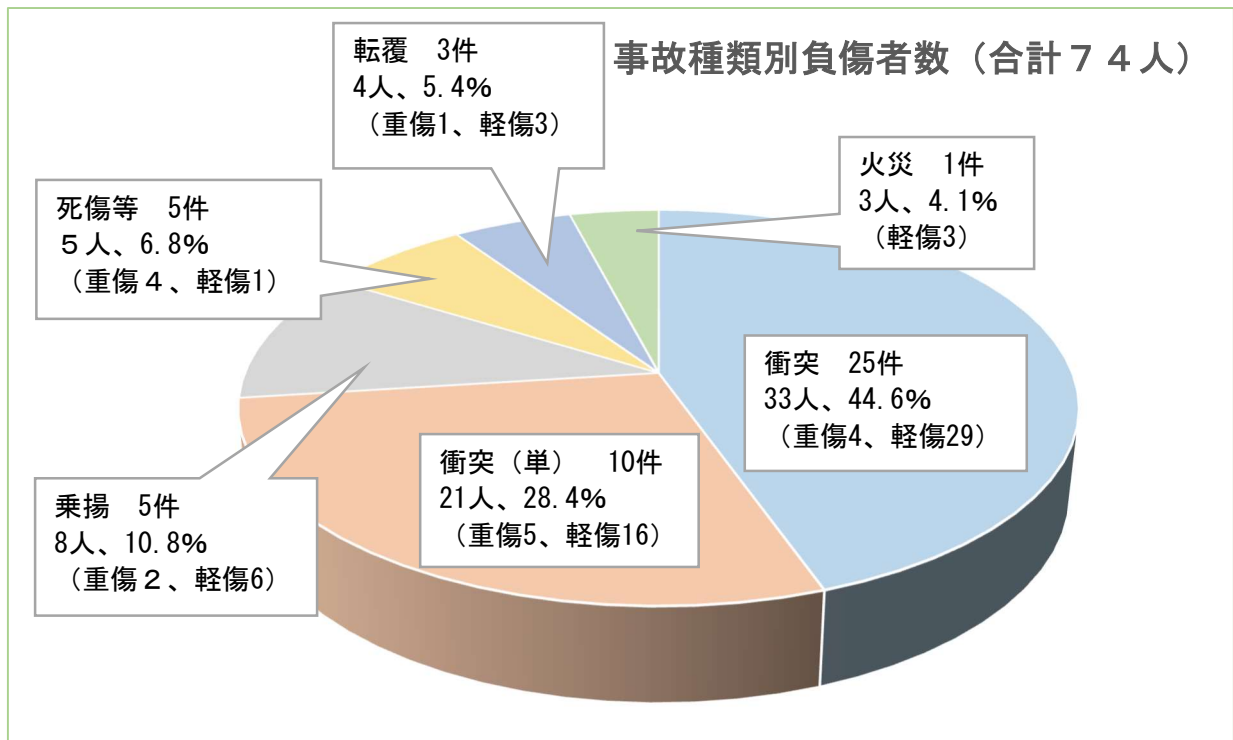
行方不明者は、死傷等で1人発生しており、単独で乗船していた船長が帰宅しなかったことから捜索が行われましたが、1か月後に無人で浜に乗り揚げている船体のみが発見されました。

4 負傷者

負傷者は、重傷、軽傷を合わせて事故49件で74人発生しており、衝突によるものが33人（約45%）と最も多く、衝突（単）で21人（約28%）、乗揚で8人（約11%）となっており、ほとんどが事故の衝撃による打撲傷、骨折、挫創、裂創、擦過創等を負っています。

事故の衝撃が原因ではない例としては、プレジャーボートと水上オートバイの衝突で、水上オートバイの船長が衝突の直前に海中に飛び込み、プレジャーボートのプロペラに接触して仙骨開放骨折及び仙骨神経損傷を負った事例がありました。また、転覆で、外傷はなかったものの、水中に投げ出されて肺炎を罹患した事例がありました。

1 件で多数の負傷者が発生した事故は、夜間、沖縄県座間味港で、プレジャーボートが 20ノットの速力で航行中、防波堤基部の消波ブロックに衝突して船長及び同乗者 8 人が全員負傷し、そのうち同乗者 4 人が重傷を負った事故がありました。



VI プレジャーボート関連海難のまとめ

1 衝突海難（事故）の態様

これまで見てきたとおり、全船種の海難（事故）について、裁決件数、船舶事故調査報告書の件数共に、衝突（船舶間衝突）が最も多くなっており【Ⅱ. 1 及びⅢ. 2】、多少その割合は異なるものの、プレジャーボート関連海難においても同様の結果となっています。

【Ⅱ. 2 及びⅢ. 3】

プレジャーボート関連海難における衝突の態様は、錨・漂泊中のプレジャーボートに航行中の船舶が衝突した事例が、裁決書で39件中23件【Ⅳ. 1.(2)】、事故調査報告書で83件中40件となっており、錨・漂泊中から航行状態になって他の船舶と衝突した4件も含めると45件【Ⅳ. 2.(2)】となり、いずれも50%を超えています。

このことは、プレジャーボートの運航目的が航行することではなく、錨・漂泊して釣りなどのレジャーを楽しむことにあり、他船からは小型で動きのないプレジャーボートが見えにくかったり、他船の避航を期待したりして衝突に至った事例が多いことによるものと考えられます。

また、事故調査報告書によると、プレジャーボートが関連した事故は、全体に比較して転覆の割合が多いのも特徴的で、プレジャーボートが手漕ぎボートやミニボートを含み、一般的に小さな船舶であることから、堪航性が十分でないことが考えられます。

さらに、衝突（単）と死傷等が少なくなっており、前者は船体が小さく操縦性が良いこと、後者は、プレジャーボートが関連した事故は軽微なものが多く、軽微な事故では死傷者等の発生が少ないことから、全体から見れば死傷等の割合が相対的に少なくなっていることが考えられます【Ⅲ. 2 及び3】。

2 衝突の原因

衝突について原因を検討する場合、見張りの状況が重要であることは明らかです。

裁決書によると、衝突回避措置不履行や避航動作不履行等、船舶の動静を表現する船員の常務違反が原因の約40%を占めています。一方、見張り不十分及び動静監視不十分は59件で原因の約35%を占めており【Ⅳ. 1.(3)】、これは、75隻の船舶に対し59件摘示されていますので、船舶数で約80%が適切な見張りを行っていなかったこととなります。

裁決書の記載内容によれば、見張りを適切に行わなかったことが船員の常務違反を引き起こしていることが明らかですし、信号不履行34件（約20%）も、適切な見張りの欠如により、結果的に信号を行わなかった事例が多数あります。

また、事故調査報告書によっても、関連した船舶の約55%が相手船の存在を認知していない状況【Ⅳ. 2.(3)】となっています。さらに、相手船の存在を認知しても衝突した理由として、「相手船の避航に期待」や、「衝突のおそれがないと思った」と分類された船舶の大部分は、その後の適切な見張りを行っていなかったものと考えられ【Ⅳ. 2.(4)】、**見張りを適切に行わなかったことが、衝突の最大の原因**であるといえます。

3 衝突を避けるため注意すべきこと

衝突を避けるためには、見張りが最も重要であることは明らかで、相手船を認めた場合でも、**その後も適切な見張りを行い、衝突のおそれの有無を判断**することが求められ、勝手な思い込みで相手船が避けてくれると思ったり、衝突のおそれがないと思いつたりせず、安全に航過するまで、緊張感を失わないことが必要です。

そして、相手船が引き続いて接近してくる場合には、音響信号等を行い、自らが転舵したり移動したりするなど、衝突回避措置をとることも必要です【IV. 2.(4)】。

4 死傷者の発生状況について

事故調査報告書によると、死傷者は、衝突及び衝突（単）と、海難種類の定義からして死傷等で多く発生しています【V. 1】。

特徴的なのは、死亡者16人中、15人の死因が溺水であることと、そのほとんどが、落水に至った状況を明らかにできていないことで、これは、単独乗船が多いこと、又は乗船者全員が死亡したことによるものです【V. 2】。

個々の事故の状況を明らかにできていませんが、再発防止策として、

- ・ 落水しないように十分に注意すること
- ・ 落水に備えて甲板上においては救命胴衣を着用すること
- ・ プレジャーボートは一般的に小型の船舶であることから、気象、海象と堪航性に留意して無理な出航をしないこと
- ・ 気象状況が悪化した際、速やかに帰航すること
- ・ 単独で乗船中に落水した場合の陸上機関等への連絡手段として、防水型携帯電話を携帯すること

などが考えられます。