



携帯電話操作中の船舶事故の状況

～ 船舶の運航と携帯電話の活用について



目 次

はじめに

1. 携帯電話の有用性	・・・	1
2. 携帯電話の落とし穴	・・・	3
3. 事故事例	・・・	4
4. まとめ	・・・	7



運輸安全委員会事務局
門 司 事 務 所
平成 2 5 年 1 0 月

はじめに

携帯電話は、今や私達の日常生活における必需品となっており、より高性能で高速通信のできるスマートフォンも登場し、日々進化を続けています。

携帯電話は、船舶の運航に必要な各種情報を入手する身近な道具であり、また、万一事故に遭遇した際には救助機関への連絡や位置の特定にも利用でき、頼りになる大変有用なものです。しかし、一方で携帯電話に起因する事故も発生しています。

本資料では、携帯電話が関わった事故の原因等を踏まえ、船舶の運航、特に、小型船舶や単独で船橋当直を行う船舶の操船者が、守るべき携帯電話の取扱いについて考えてみることにします。

1. 携帯電話の有用性

海上で携帯電話が有効に機能するのは陸からそれほど離れていない場所に限られますが、通話やメールの送受信ができるほか、その有用性としては、次の機能が挙げられます。

○Webサイトの利用（インターネットへの接続）ができること

気象情報や航海の安全に関する情報を発信しているWebサイトがいくつもあり、航海計画の立案や変更、安全確保に必要な情報が入手できます。

また、自ら見聞きしたものを情報発信することもできます。

○天気予報の確認等ができること

出航前、ワンセグ機能で番組を視聴して天気予報を確認したり、カメラ機能や録音機能で状況を記録したり、などといったこともできます。

(1) 携帯電話による救助要請【事例紹介】

① モーターボートSのケース [早期の救助が行われた事例]

平成23年7月11日に宮崎県宮崎市で発生した乗揚事故（その後転覆）では、同乗者が海上保安庁に118番通報して救助を要請しましたが、GPS機能付きの携帯電話であったため、海上保安庁では同機能により、通話者の位置を特定することができ、同乗者2人が救助されました。

調査報告書掲載 URL

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2011/MA2011-10-43_2011mj0099.pdf

② 瀬渡船Eのケース [防水措置で通信手段が確保できた事例]

平成24年1月2日に大分県佐伯市で発生した乗揚事故（その後転覆）では、船が転覆して海に投げ出された際、船長の携帯電話は使用できなくなりましたが、ビニール袋に入れていた釣り客の携帯電話で連絡を取ることができ、僚船に救助されました。

調査報告書掲載 URL

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-5-34_2012mj0001.pdf

このように、携帯電話（特にGPS機能付き）があれば早期の救助が期待できますので、防水措置を行った上で出航時に所持しておきましょう。

(2) 航海に役立つ情報入手サイト

航海に役立つ各種の情報が入手できるWebサイトの一例を次に示します。国の機関が提供しているものなので、利用料はかかりません。

なお、携帯電話での利用はできませんが、運輸安全委員会のホームページでは航海の安全に役立つ「船舶事故ハザードマップ」が公開されていますので、是非ご覧ください（本ページ下段参照）。

参考 航海に役立つ情報入手サイト

(1) 沿岸域情報提供システム（MICS）-ミックス-

海上保安庁が提供しているMICS（Maritime Information and Communication System）は、携帯端末などでも利用できるようになっています。

灯台で観測した気象現況、港での工事などに関する海上安全情報、海上模様を把握できるライブカメラなどの情報を入手できます。

また、海上保安庁が入手した漂流物等の情報や気象庁が発表する警報等について、登録者へメール配信する緊急情報配信サービスも提供されています。

【URL】 <http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/m/>



(2) 海上交通センターのホームページ

船舶交通が特に輻輳する海域に設置された海上交通センターでは通航船舶、視界、操業漁船等の情報を提供しています。

MICSのサイトにリンクが貼られています。

(3) 国土交通省防災情報提供センター

気象警報・注意報、気象情報、気象ナウキャスト（降水量等の画像表示）などを入手することができます。

【URL】 <http://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/i-index.html>



おすすめページ！（パソコンでどうぞ）

「どこで、どんな船の事故が起きているか」を地図上で簡単に探せるようになりました。ぜひご利用ください。



～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

2. 携帯電話の落とし穴

携帯電話は安全な航海に必要な情報を得るための有用性の高い道具です。

しかし、携帯電話の使用は、周囲の状況に対する認知力の低下をもたらします。

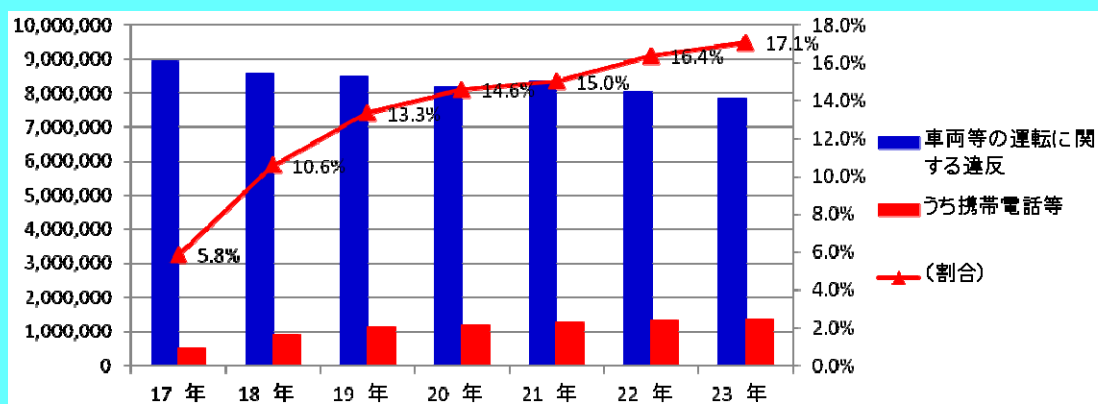
身近な存在になったが故に、歩行中はもちろんのこと、自転車での走行、自動車の運転、列車の運転等々を行っている場にも携帯電話を持ち込み使用してしまう・・・これが携帯電話の落とし穴です。

当委員会の船舶事故等調査報告書にも、操船中に携帯電話の操作に没頭してしまい、見張りを行わずに発生した事故が散見されます。

では、これから具体的な事件事例に基づき、携帯電話が事故原因にどのように関わっているか見ていきます。

参考 自動車運転の場合は・・・

自動車等に目を向けると、平成17年から23年までの道路交通法等違反取締件数の推移等は、次のグラフのとおりになっています



グラフ 道路交通法等違反取締件数の推移と携帯電話等が占める割合

出典 総務省統計局刊行、総務省統計研修所編集「日本の統計 2013」「日本の統計 2010」

グラフからは、全体の取締件数は減少傾向である一方、携帯電話等の操作によるものは増加傾向にあり、全体に占める割合も大きくなってきていることが分かります。多くのドライバーは、自動車の運転中に携帯電話を手で持って操作したり、表示された画像を注視したりすることが道路交通法の取締対象であると知っていても、普及が進み、必需品となった携帯電話等を、自動車等の運転中も、それほど危険であると意識せずに使用していると考えられます。

3. 事件事例 (注: 事例中のイラスト等は全てイメージです。)

(1) 事例 1

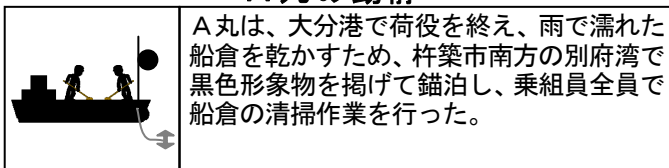
貨物船A丸遊漁船B丸衝突

単独で操船中に携帯電話の操作を行い錨泊中の船舶に気付かず衝突

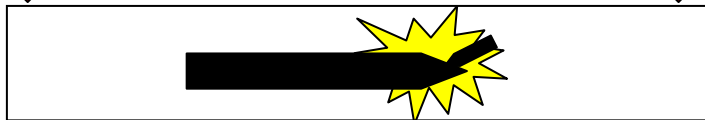
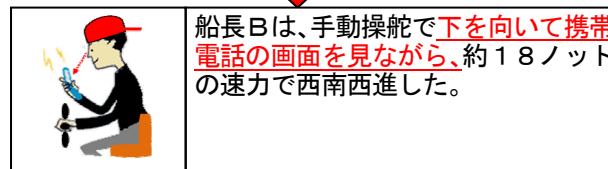
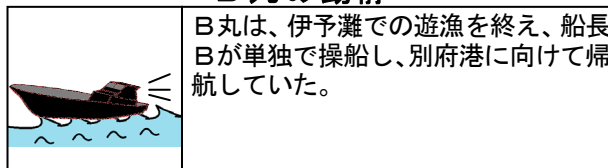
A丸: 748ト (L:83.13m×B:13.00m×D:8.10m) 杵築市南方の別府湾で錨泊中
乗組員 5 人、船橋当直者: なし (全員船室で休息中)、積荷なし
B丸: 7.8ト (Lr:13.38m×B:3.30m×D:0.99m) 釣り場から別府湾に向けて航行中
乗組員 3 人、操船者: 船長 男性 38 歳 一級小型船舶操縦士・特定
釣り客 11 人乗船
発生日時場所: 平成 22 年 5 月 10 日 15 時 40 分ごろ 杵築市南方沖の別府湾
気象及び海象: 天気 曇り、風向 東、風速 約 4~5m/s、視程 約 2~3 海里、波高 約 50cm



A丸の動静



B丸の動静



原因 本事故は、杵築市南方の別府湾において、A船が錨泊中、B船が西南西進中、船長Bが、見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

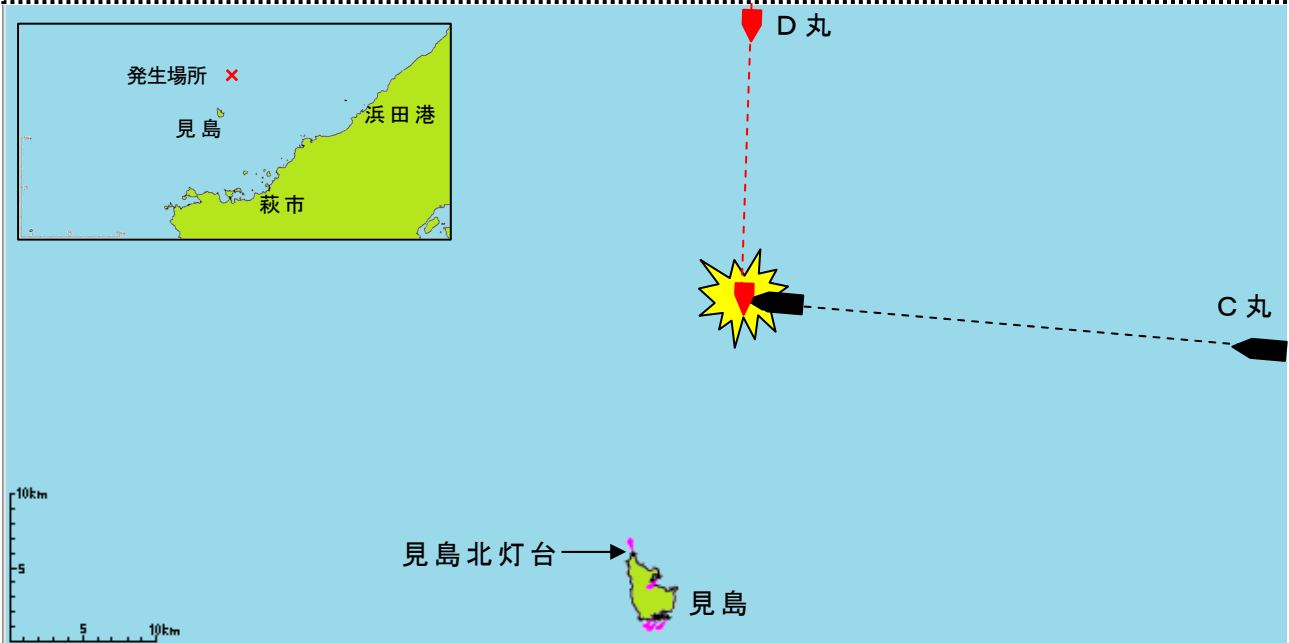
調査報告書掲載URL → http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2011/MA2011-4-30_2010mj0150.pdf

(2) 事例 2

漁船C丸漁船D丸衝突

航行中に携帯電話の操作を始め右舷方から接近する船舶に気付かず衝突

C丸：75ト (Lr:27.50m × B:5.80m × D:2.45m) 島根県浜田港から漁場に向けて航行中
乗組員 9 人、操船者：甲板員 C 男性 59 歳 受有免状なし
D丸：19.98ト (Lr:16.97m × B:3.43m × D:1.38m) 漁場から山口県下関漁港に向けて航行中
乗組員 3 人、操船者：船長 D 男性 66 歳 一級小型船舶操縦士・特定
発生日時場所：平成 22 年 5 月 6 日 16 時 30 分ごろ 山口県萩市見島北方沖
気象及び海象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好、波高 約 0.5~1.0m



C丸の動静

船いないなあ...

甲板員 C は、目視及びレーダー画面で前方に船舶を認めなかったことから、前方に航行する船舶はないと思った。

D丸の動静

船長 D は、約 182° の針路、約 9 ノットの速力で自動操舵によって航行中、16 時 00 分ごろレーダー映像により、左舷船首 40~50° 4.5 海里付近を西進する C 船を認めた。

甲板員 C は、操舵室前面左舷側に設置された GPS プロッターに入力されたコースを見ながら、約 275° の針路、約 9 ノットの速力で航行した。

船長 D は、C丸がいずれ避けてくれるだろうと思い、携帯電話の操作を始めた。(海上でつながりにくく、船長 D は、携帯電話の操作に集中した。)

C丸は、甲板員 C が、前方に航行の支障となる船舶はいないと思い、適切な見張りを行っていなかったため、右舷方から接近する D丸に気付かず航行を続け、D丸は、船長 D が、レーダー映像により西進する C丸を認めたが、C丸が避けてくれるものと思い、適切な見張りを行っていなかったため、C丸と衝突の虞がある態勢で接近していることに気付かず航行を続け、両船が衝突したものと考えられる。

原因 本事故は、見島北方沖において、C丸が西進中、D丸が南進中、甲板員 C 及び船長 D が適切な見張りを行わなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

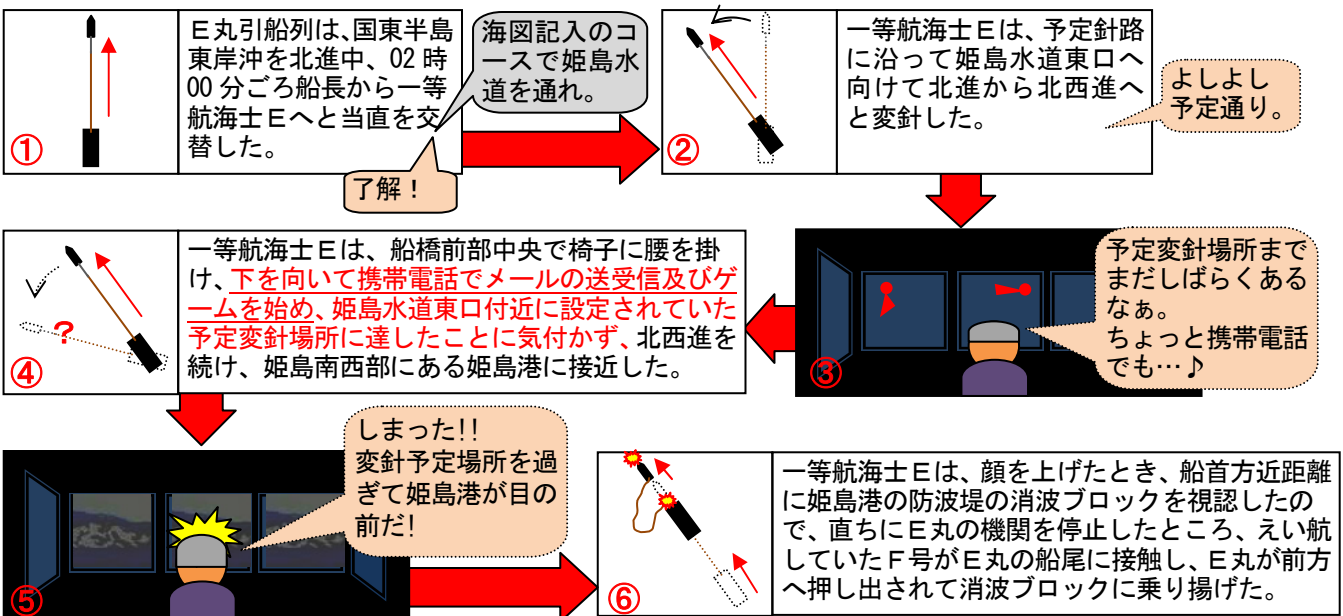
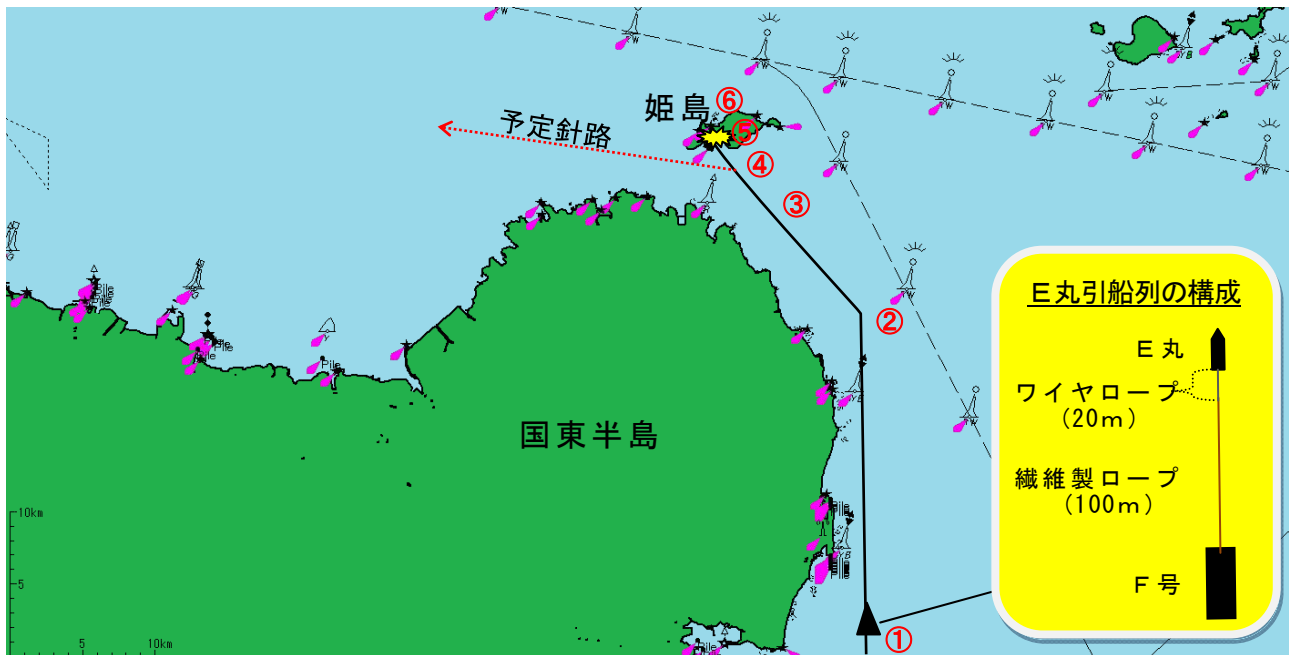
調査報告書掲載 URL → http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acc/2010/MA2010-9-19_2010mj0072.pdf

(3) 事例 3

引船E丸台船F号乗揚

単独で船橋当直中に携帯電話操作を行い予定変針場所を通過して乗揚

E丸：185ト (L:29.61m×B:9.20m×D:3.98m) 大分県佐伯港から関門港下関区に向けて航行中
乗組員 5人 操船者：一等航海士E 男性 21才 四級海技士 (航海)
F号：約 1,059ト (L:50.00m×B:20.00m×D:3.00m) 無人
発生日時場所：平成 23年 3月 31日 04時 30分ごろ 大分県姫島村姫島港の防波堤
気象及び海象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好、上げ潮の中央期、波高 約 20cm



原因 本事故は、夜間、E丸引船列が、姫島水道の東口を自動操舵により北西進中、一等航海士Eが、携帯電話の操作を行っていたため、予定変針場所に達したことに気付かず、同場所を通過して姫島南西部にある姫島港付近に向けて航行し、E丸が姫島港の防波堤の消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

調査報告書掲載URL → http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2011/MA2011-12-24_2011mj0075.pdf

4. まとめ

今や必需品となった携帯電話の操作をし「ながら操船」による船舶事故が、これから増加する可能性は否定できません。

これからは、通信速度も速く、また、視認性のよい画面に様々な情報が表示できるスマートフォンの普及により、有用性はさらに高まることになるでしょうが、反面、その操作や情報の確認には、従来の携帯電話よりも使用者の注意が向けられることになることでしょう。

このような状況及びこれまで紹介した事故事例等を踏まえれば、船舶事故の防止及び万一事故が発生した場合における被害軽減の観点から、次の2点が重要であると考えます。

(1) 事故防止のため、携帯電話の操作は、他の乗船者が行うか、適切な時機と場所を選んで停船してから行いましょう。

事故事例からも分かるように、操船者は、携帯電話の操作を行うことに意識を集中してしまい、周囲の見張りを行わなかったり、船位を確認しなかったりして事故が発生しています。

操船時は、携帯電話は他の乗船者に操作してもらうか、操船を交替したのちに操作するなどし、操船に集中することで事故防止を図りましょう。

1人乗りの小型船舶などでは、安全な水域に停船したのちに携帯電話を操作するなどし、操作しながら操船することは避けましょう。

(2) 早期の救助要請をするため、携帯電話に防水措置を施しておきましょう。

万一、船舶事故に遭遇した場合、118番通報やGPS機能により、早期に救助が行われれば、人命や船体等への被害を軽減できる可能性が高まります。

あらかじめ携帯電話を防水ケースに入れるなどし、防水措置を施した上、常に身に付けておくことが重要です。

問い合わせ先

運輸安全委員会事務局門司事務所

〒801-0841 北九州市門司区西海岸一丁目3番10号

門司港湾合同庁舎10階

TEL 093-331-3707 FAX 093-332-1324