

# 船舶事故調査報告書

船種船名 水上オートバイ 4-TEC-SC

船舶番号 240-56479福井

総トン数 0.2トン

船種船名 水上オートバイ GTX-L

船舶番号 240-59735福井

総トン数 0.2トン

事故種類 衝突

発生日時 平成20年8月6日 13時05分ごろ

発生場所 福井県美浜町水晶浜海水浴場南西方沖

舟通埼灯台から真方位147° 1.47M付近

(概位 北緯35°40.9' 東経135°58.4')

平成21年10月8日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

委員 横山 鐵 男 (部会長)

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

水上オートバイ<sup>フォーティイシーエスシー</sup>4-TEC-SCは、船長ほか2人が乗り、水上オートバイ<sup>ジーディーエックスエル</sup>GTX-Lは、操縦免許を受有していない操縦者ほか2人が乗り、福井県美浜町の水晶浜海水浴場南西方沖を遊走中、平成20年8月6日(水)13時05分ごろ、両船が衝突した。

GTX-Lは、操縦者及び同乗者2人が負傷し、右舷船首部に擦過傷が生じ、4-

TEC-SCには、左舷船首部に擦過傷が生じた。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を神戸地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成21年1月19日、6月3日 口述聴取

平成21年2月23日 現場調査

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取の手続きを行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、4-TEC-SC（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）及びGTX-L（以下「B船」という。）の無資格の操縦者（以下「操縦者B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

#### (1) A船

A船は、船長Aがレンタル店から借り受け、平成20年8月6日12時55分ごろ、船長Aが、自身の前後にそれぞれ1人（以下、前方の同乗者を「同乗者A1」、後方の同乗者を「同乗者A2」という。）を同乗させ、同乗者A1の後方から操縦ハンドルを持ち、いずれも救命胴衣を着用のうえ、福井県美浜町の水晶浜海水浴場（以下、「本件海水浴場」という。）南部の、舟通埼灯台から138°（真方位、以下同じ。）1.5海里（M）付近に設けられた、水上オートバイの発着場（以下、「本件発着場」という。）を出発し、海水浴場の西方沖で遊走を始めた。

船長Aは、蛇行や旋回を行いながら、本件海水浴場及びその南側に隣接するダイヤ浜海水浴場の沖を遊走し、その後、本件発着場の南西方を北上したのち、舟通埼灯台から144° 1.4M付近で反転し、南に向かって30～40km/h

より少し速い速力で航行したところ、左前方にB船が南に向かっていたので、B船の右後方をB船より少し速い速力で追走した。

衝突のわずか前、船長Aは、B船の後方約15mのところを、B船に近づいて左側に5～10m離す間隔で追い越そうと航行していたとき、左前方を先行するB船が急に針路を右に変えたが、前に乗せていた同乗者A<sub>1</sub>の頭部に左前方が遮られていたため、B船が右転したことに気付かなかった。

船長Aは、衝突の1～2秒前、前方2～3mのところ接近したB船に気付く、直ちに右ハンドルをとり、スロットルレバーを放したが、A船の左舷船首部がB船の右舷船首部に右後方から衝突し、その直後、A船の左舷中央部とB船の右舷中央部がさらに衝突した。

衝突により両船の乗員全員が海中に転落し、A船に負傷者はいなかったが、B船の乗船者3人が負傷した。

船長Aは、同乗者A<sub>1</sub>、同乗者A<sub>2</sub>に、近くで停止していたA船につかまるよう指示し、水上オートバイで救援に駆けつけた仲間とともに、負傷者の救助にあたった。

## (2) B船

B船は、平成20年8月6日13時00分ごろ、特殊小型船舶操縦免許証を受有していない操縦者Bが、水上オートバイの操縦経験があったことから、船長Aの友人が、レンタル店から借り受けたものを借りて遊走することとし、自身の前後にそれぞれ1人（以下、前方の同乗者を「同乗者B<sub>1</sub>」、後方の同乗者を「同乗者B<sub>2</sub>」という。）を同乗させ、同乗者B<sub>1</sub>の後方から操縦ハンドルを持ち、いずれも救命胴衣を着用のうえ、本件発着場を出発し、海水浴場の西方沖で遊走を始めた。

操縦者Bは、蛇行や旋回を繰り返しながら遊走したのち、舟通埼灯台から132°1.14M付近で、南に向かう針路で、30～40km/hの速力により航行し、衝突のわずか前、右後方約15mのところA船が接近していたが、当時、航行している他船や水上オートバイが少なかったことから、周囲の見張りを行っておらず、A船に気付かないまま、右転するために右ハンドルをとり、船首が右に向いたころ、突然、衝撃を受けて海中に転落し、A船との衝突に気付いた。

操縦者Bは、海中に転落した同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>とともに、近くに停止していたB船につかまって救助されるのを待ち、先に同乗者B<sub>1</sub>、同乗者B<sub>2</sub>が、その後、操縦者Bも、来援した仲間の水上オートバイで近くの海岸まで運ばれ、救急車で病院に搬送された。

本事故の発生日時は、平成20年8月6日13時05分ごろで、発生場所は、舟通埼灯台から147° 1.47M付近であった。

(付図1 事故発生場所付近の概略図、付図2 衝突時の概略図、写真1 A船の船体写真、写真2 B船の船体写真 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長A及び操縦者Bの口述によれば、操縦者B、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>が入院加療を要する右下腿骨骨折を負った。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

A船は左舷船首部に擦過傷を、B船は右舷船首部に擦過傷を生じた。

## 2.4 乗組員等に関する情報

### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 46歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成6年2月10日

免許証交付日 平成18年8月29日

(平成23年8月28日まで有効)

操縦者B 男性 38歳

特殊小型船舶操縦士免許を受有していなかった。

### (2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船履歴

操縦免許を取得したのち、水上オートバイの操縦経験が約50回あった。

#### ② 健康状態

健康状態は良好で、飲酒はしていなかった。

操縦者B

操縦者Bの口述によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船経歴

20代のころ、アルバイトで、夏場の約2カ月間に毎日約1時間水上オートバイに乗っていた。

② 健康状態

健康状態は良好で、飲酒はしていなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号	240-56479福井
船舶籍港	福井県三方郡美浜町
船舶所有者	個人所有
総トン数	0.2トン
Lr×B×D	2.93m×1.16m×0.44m
船質	FRP
機関	ガソリン機関
出力	118.40kW（連続最大）
推進器	ウォータージェット装置
進水年月	平成15年5月
最大搭載人員	旅客2人、船員1人計3人

(2) B船

船舶番号	240-59735福井
船舶籍港	福井県敦賀市
船舶所有者	個人所有
総トン数	0.2トン
Lr×B×D	2.93m×1.16m×0.44m
船質	FRP
機関	ガソリン機関
出力	144.20kW（連続最大）
推進器	ウォータージェット装置
進水年月	平成18年7月
最大搭載人員	旅客2人、船員1人計3人

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、船長A及び同乗者2人が乗船していた。

(2) B船

操縦者Bの口述によれば、操縦者B及び同乗者2人が乗船していた。

### 2.5.3 船舶に関するその他の情報

#### (1) A船

船長Aの口述によれば、船体及び機関に故障はなかった。

#### (2) B船

操縦者Bの口述によれば、船体及び機関に故障はなかった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値及び潮汐

事故現場の南南西約1.1kmに位置する美浜地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

12時 風向 北西の風、風速 1m/s、気温 31.0℃、降水量 0mm

13時 風向 北の風、風速 1m/s、気温 30.9℃、降水量 0mm

### 2.6.2 乗組員の観測

船長A及び操縦者Bの口述によれば、次のとおりであった。

#### (1) 船長A

天気 晴れ、風力 微風、視界 良好、波高 約0.2m

#### (2) 操縦者B

天気 晴れ、風力 微風、視界 良好

## 2.7 事故水域等に関する情報

事故水域は、敦賀半島西部の丹生ノ浦南方に位置する、美浜湾を西方に望む南北に延びる海岸で、海岸の中央部に本件海水浴場が、その南側にダイヤ浜海水浴場が開設され、船長Aの口述によれば、水上オートバイの発着は、本件海水浴場南部に設けられた本件発着場で行うよう制限されていた。

## 2.8 船舶職員及び小型船舶操縦者法

船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条の2により、小型船舶操縦者になろうとする者は、小型船舶操縦士の免許を受けなければならないとされ、水上オートバイを操縦しようとする者は、特殊小型船舶操縦士の免許を受けなければならない、操縦免許を保有していなければ、水上オートバイに船長として乗船してはならない。

## 2.9 水上オートバイ操縦時の注意事項

文献<sup>\*1</sup>によれば、次のとおりである。

### (1) 遵守事項

- ① 水上オートバイは、自己操縦が義務づけられています。無免許の同乗者に操縦させて、自身が後ろに座るといことはできません。
- ② 水上オートバイを操縦する場合は、ライフジャケットの着用義務があります。同乗者も着用しなければなりません。
- ③ 酒酔い操縦の禁止、危険操縦の禁止、発航前検査の実施、適切な見張りの実施などの遵守事項も必ず守らなければいけません。

### (2) 航行中の見張り

- ① 見張りをしっかり行いましょう。周囲をよく見ることも見張り、耳をすまして接近する船がないことを確認することも見張りです。
- ② その時の状況に適したあらゆる手段を使って、衝突のおそれがないか、よく確認をしましょう。

### (3) 安全な速力

- ① 航行中は、いつも安全な速力で航行しましょう。安全な速力とは、他の船と衝突しそうなときに、針路を変えたり停止したりする回避動作が確実にとれる速力のことです。

### (4) ツーリング時の注意

- ① 安全な距離をあけて航行しましょう。水上オートバイは、とっさには止まれません。先行艇が急に減速した場合でも安全に停止できるだけの距離はあけておきましょう。
- ② 先行艇の真後ろを走らないようにしましょう。真後ろは走りにくく、急減速されたときに追突するおそれがあります。
- ③ 針路を変更するときは、安全確認をしっかり行いましょう。針路変更は、後方の安全確認をするとともに、後ろから来る艇に分かるように合図をしてから行うようにしましょう。

---

<sup>\*1</sup> 文献 特殊小型船舶操縦士教本 財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会編著 株式会社舵社（平成20年7月発行）

## 3 分 析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1 から、次のとおりであったものと考えられる。

A 船は、衝突場所の北方付近で針路を南に向け、30～40 km/h より少し速い速力で、B 船の右後方約 15 m のところを航行中、一方、B 船は、衝突場所の北方付近で針路を南に向け、30～40 km/h の速力で航行中、A 船が B 船を追い越すつもりで B 船の右舷後方から接近した際、B 船が右転して両船が衝突した。

#### 3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1 から、衝突時刻は、13時05分ごろ、衝突場所は、舟通埼灯台から147°1.47M付近と考えられる。

#### 3.1.3 衝突箇所

2.1 から、A 船の左舷船首部と B 船の右舷船首部が衝突したものと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況

2.4 から、船長 A は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

操縦者 B は、操縦免許証を受有していなかった。

##### (2) 船舶の状況

2.5.3 から、A 船及び B 船は、いずれも船体及び機関に故障はなかったものと考えられる。

#### 3.2.2 操縦の状況

##### (1) A 船

2.1 (1) から、船長 A は、前方に乗せた同乗者 A<sub>1</sub> の頭部により、左前方が遮られて、左前方の適切な見張りができない状態で、B 船の右舷後方から B 船を追い越そうとして接近したものと考えられる。

##### (2) B 船

2.1 (2) から、操縦者 B は、航行している他船や水上オートバイが少なかったため、周囲の見張りを行わないで航行し、A 船の存在に気付かずに、

右転したものと考えられる。

### 3.2.3 気象及び海象の状況

2.6.1 及び 2.6.2 から、事故当時、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好で、事故海域の海上は平穏であったものと考えられる。

### 3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、3.2.1 及び 3.2.2 から、次のとおりであった。

- (1) 船長Aは、左舷前方のB船を右舷後方から追い越すつもりで、B船を追走していたものと考えられる。
- (2) 船長Aは、B船との船間距離を十分にとっていなかったものと考えられる。
- (3) 船長Aは、同乗者A1の頭部に遮られて左舷前方の見張りができなかったものと考えられる。
- (4) 船長Aは、左舷前方の見張りができなかったことから、B船が右転したことに気付くのが遅れたものと考えられる。
- (5) 操縦者Bは、他船や水上オートバイが少なかったことから、周囲に対する見張りを行っていなかったものと考えられる。
- (6) 操縦者Bは、右舷後方からA船が接近していることに気付いていなかったものと考えられる。
- (7) また、2.8 及び 2.9 から、操縦者Bは、水上オートバイを操縦する場合は、小型船舶操縦士免許が必要であり、水上オートバイの操縦を経験していたとしても、安易に操縦することは厳に慎むべきである。

## 4 原因

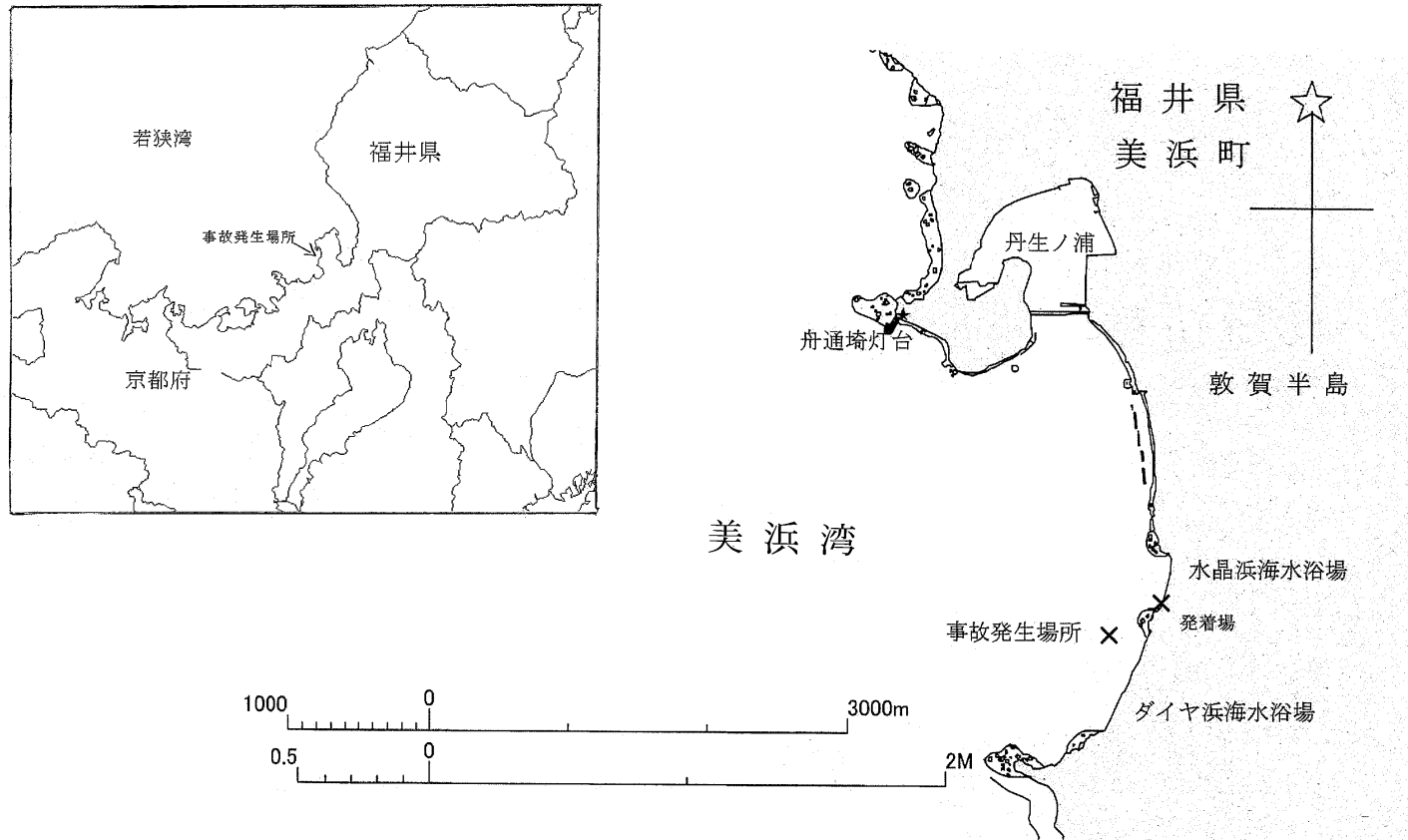
本事故は、福井県美浜町の本件海水浴場南西方沖において、A船が先行するB船を追い越すつもりでB船の右舷後方を追走中、A船が、右転したB船を避けることができず、また、B船が、A船に気付かず右転したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が右転したB船を避けることができなかったのは、船長Aが、B船との船間距離を十分にとっていなかったこと、及び同乗者の頭部に遮られて左舷前方の見張りができなかったことによるものと考えられる。

B船がA船に気付かず右転したのは、操縦者Bが、周囲に対する見張りを行って

いなかったことによるものと考えられる。

付図1 事故発生場所付近の概略図



付図2 衝突時の概略図

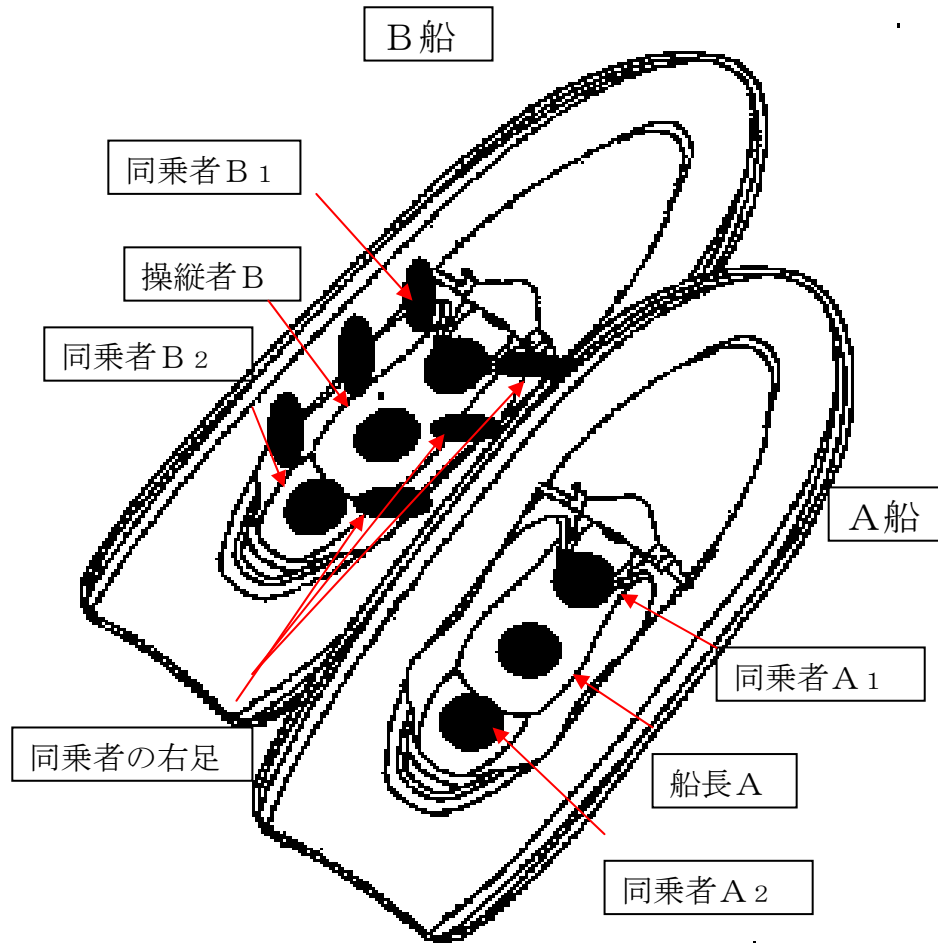


写真1 A船の船体写真



写真2 B船の船体写真

