

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 モーターボート ブルーレディ3  
船舶番号 250-34163大阪  
総トン数 19トン

事故種類 乗揚  
発生日時 平成20年7月30日 21時01分ごろ  
発生場所 和歌山県白浜町 四双島灯台から真方位246° 130m付近  
(概位 北緯33° 41.5' 東経135° 19.5')

平成21年3月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員長 後藤 昇 弘  
委員 楠 木 行 雄  
委員 横 山 鐵 男 (部会長)  
委員 山 本 哲 也

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

モーターボートブルーレディ3は、船長ほか10人が乗船し、和歌山県白浜町<sup>しそushima</sup>四双島西方沖で漂泊して花火見物をした後、同町瀬戸漁港に停泊するため東行中、平成20年7月30日（水）21時01分ごろ四双島西岸の干出岩に乗り揚げた。

同船には、船底外板に破口及び擦過傷が生じて自力離礁不能となったが、死傷者はなかった。

### 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）を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年10月29日、12月18日、平成21年1月21日、27日及び30日 口述聴取

### 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、ブルーレディ3（以下「本船」という。）の船長、本事故時船首甲板上に立っていた同乗者（以下「同乗者A」という。）、左舷船首部甲板上に立っていた同乗者（以下「同乗者B」という。）及び左舷中央部甲板上に立っていた同乗者（以下「同乗者C」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、平成20年7月30日13時00分ごろ、船長1人が乗り組み、家族や知人10人を乗せ、和歌山県白浜町白良浜沖<sup>しららはま</sup>で行われる白浜町花火大会見物の目的で、阪神港堺<sup>さかいせんぼく</sup>泉北区内のマリーナを発した。

船長は、毎年夏季に2回開催される同花火大会を、約10年前から、毎回本船で見物しており、多くの見物船で混雑することから、いつもは、同花火大会の始まる1～2時間前に四双島南西方沖に到着して見物場所を確保するようにし、終了後は、同町瀬戸漁港に停泊し、翌日マリーナに帰航することとしていた。

船長は、発航後、関西空港島沖に停泊して船底付着物の除去作業を行ったことから、予定より約1時間遅れ、19時40分ごろ田辺沖ノ島灯台の西方約2,600m付近に到達して、それまで作動させていたレーダー及びGPSプロッターを停止した。そして、いつもの花火見物場所である四双島南西方沖に向け、既に多くの見物船で混雑する中、適当な漂泊場所を探しながら南下を続け、20時00分ごろ比較的広く空いている場所を見つけ、両舷機を中立として漂泊を開始し、直後に始まった花火を見物した。

船長は、実際には四双島の西北西方沖にあたる四双島灯台から279°（真方位、以下同じ。）1,770m付近に漂泊していたが、いつもの花火見物のときと同様に同島南西方沖に漂泊しているものと思い込んでいた。

20時30分ごろ花火大会が終了したのち船長は、周囲に多数出ている見物船が少なくなるまで漂泊を続け、20時45分ごろ、見物船が少なくなったことから、レーダー及びGPSプロッターを停止したまま、前方に視認した目的地の瀬戸漁港入口の

標識灯に向けて漂泊場所付近から発進した。

このとき、船長は、前方に漁船のマスト灯らしき灯火がいくつか連なっているのを見たが、左舷船首方の四双島灯台の灯火には気付かなかった。また、船首甲板には同乗者Aが風に当たるつもりで立ち、左舷船首部甲板には同乗者Bが自主的に、左舷中央部甲板には同乗者Cが船長から言われて見張りに立っていたが、同乗者B及び同乗者Cは、船長から具体的な指示は受けておらず、いつもと同様四双島南西方沖から発進したと思っていた。

なお、同乗者Bは、花火大会後の航行時はいつも甲板に見張りに立っており、同乗者Cは、船長から言われれば見張りに立つようにはしていた。同乗者B、同乗者Cとも、これまでの花火見物時の経験から、瀬戸漁港付近は暗礁が多く、また、花火の機材を白良浜沖から同漁港に搬入する船舶が多いため、特に、瀬戸漁港に接近したら、暗礁や他船に注意するようにはしていた。

船長は、フライングブリッジ\*1中央部の操縦席に腰掛け、手動操舵により、瀬戸漁港入口付近に向かう針路で微速により進行したが、その間、北上する4～5隻の船舶が右舷方から接近する態勢となったため、その都度機関を中立として避航し、専ら右舷方に注意を向けていた。

船長は、発進後約15分が経過し、5～6km/hの速力で進行していたとき、操縦席左舷後方に立っていた他の同乗者の声を聞いて船首至近に白波が立っているのを認め、機関を後進とする操作を行ったが、その直後の21時01分ごろ、本船は、四双島西岸の干出岩に乗り揚げた。

この間、同乗者B及び同乗者Cは、他の作業などはしておらず、周囲を見ていたが、四双島西岸に向かっていることに気付かなかった。

乗揚後、本船は、岩礁の溝にはまり込んで自力離礁不能となり、船長は、船体が安定した状態で急迫した危険は感じなかったが、膨脹式救命筏で避難することを考え、同乗者とともに同筏を展張させたものの、同筏が流失したことから、118番に通報して救助を要請した。

その後、船長及び同乗者は、来援した海上保安庁のヘリコプターによって救助され、船体は、後日、サルベージ会社のクレーン船によって吊り上げられ、台船に載せられたのち、阪神港大阪区の修理工場まで搬送された。

本事故の発生日時は、平成20年7月30日21時01分ごろで、発生場所は、四双島灯台から246°130m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

---

\*1 「フライングブリッジ」とは、主にプレジャーボートの船橋上部に設けられた操縦室をいう。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長の口述及び上架後撮影された損傷写真によれば、船底外板に破口及び擦過傷が生じて機関室に浸水した。

(写真1 本船の揚収状況 参照)

## 2.4 乗組員等に関する情報

### (1) 性別、年齢、受有免許証

船長 男性 73歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 昭和50年4月11日

免許証交付日 平成16年6月25日

(平成21年6月27日まで有効)

同乗者A 男性 33歳

なし。

同乗者B 男性 37歳

一級小型船舶操縦士

免許登録日 平成4年12月14日

免状交付日 平成12年3月30日

(平成14年12月13日をもって失効)

同乗者C 男性 43歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成9年7月18日

免許証交付日 平成19年5月18日

(平成24年7月17日まで有効)

### (2) 主な乗船履歴等

船長

船長の口述によれば、免許取得後、モーターボートを購入してクルージングを行うようになった。平成4年に本船を購入し、月数回、大阪湾、瀬戸内海等でクルージングを行っていた。毎年夏季に2回開催される白良浜沖の花火大会へは、約10年前から、毎回本船で、家族や知人を乗せて見物し、終了後、瀬戸漁港に係留して船中泊し、翌日帰航することとしていた。

#### 同乗者A

同乗者Aの口述によれば、本船に同乗したのは2～3回目で、白浜町花火大会に同行したのは初めてであった。

#### 同乗者B

同乗者Bの口述によれば、船長が所有する船舶に子供の頃から同乗していたが、船舶を所有したことはなく、本船を操縦したこともほとんどなかった。白浜町花火大会にはほぼ毎回同行しており、四双島の存在を知っていた。

#### 同乗者C

同乗者Cの口述によれば、船舶を所有したことはなく、本船を操縦したこともほとんどなかった。白浜町花火大会にはほぼ毎回同行しており、四双島の存在を知っていた。

### (3) 船長の健康状態

船長の健康状態は、良好で持病はなく、聴力は正常であり、両眼の視力は1.5であった。また、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

船舶番号	250-34163大阪
船籍港	大阪府高石市
船舶所有者	個人所有
総トン数	19トン
L×B×D	15.26m×4.84m×2.18m
船質	軽合金
機関	ディーゼル機関2基
出力	547kW/基 合計1,094kW (連続最大)
推進器	固定ピッチプロペラ2個
進水年月	平成4年5月
最大搭載人員	旅客11人、船員4人計15人

### 2.5.2 船舶検査証書等

本船の船舶検査証書の有効期間は、平成20年7月28日までであったところ、同年7月30日から8月28日までの間、航行区域を限定した臨時航行許可証が交付されていた。船長の口述によれば、設備の一部に不備があったため、本事故時の運航ができるよう、臨時航行の許可を受けていた。

### 2.5.3 積載状態

船長の口述によれば、出航時の喫水は、船首0.3m、船尾1.0mであり、船長の家族等10人が同乗していた。

### 2.5.4 その他の設備及び性能等

船長の口述によれば、本船のフライングブリッジには、磁気コンパス、レーダー、魚群探知機及びGPSプロッター2台が装備されており、機器類には不具合又は故障はなかったが、花火大会開催時は多数の見物船で混雑し、計器類を見ながら航行することはかえって危険と考え、例年の花火見物のときと同様に、レーダー及びGPSプロッターは停止していた。また、フライングブリッジの海図台に事故発生場所付近の海図W74（田辺港）を備えていたが、同台に収納したままであった。

## 2.6 気象・海象等に関する情報

### 2.6.1 気象観測値及び潮汐

#### (1) 気象観測値

事故現場の南東方約3kmに位置する白浜地域気象観測所の事故当日21時00分の観測値は、風向南南東、風速3.0m/s及び降水量0.0mmであった。

#### (2) 潮汐表のデータ

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故当日、発生場所付近の潮汐は、次のとおりであった。

田辺（北緯33°41′ 東経135°23′）

02時58分 潮高175cm、10時13分 潮高 23cm

17時25分 潮高182cm、22時45分 潮高119cm

### 2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、当時の気象及び海象は、天気晴、風と波はほとんどなく、視界は良好であった。

### 2.6.3 日没時刻

海上保安庁刊行の平成20年天測暦によれば、事故当日、発生場所付近の日没時刻は19時01分であった。

## 2.7 事故水域等に関する情報

海図W74（田辺港）によれば、四双島の周囲は、その全周にわたって、島から根続きとなる干出岩が存在し、さらに、その外側全体に暗岩部があり、同暗岩部には

洗岩\*<sup>2</sup>が点在していた。また、島の北西端部には、四双島灯台（単閃白光毎5秒1閃光、灯高14m）が設置されていた。

## 3 分析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故に至る経過

- (1) 2.1及び2.6.3から、花火見物のため漂泊を開始した時刻及び場所は、日没約1時間後の20時00分ごろ、及び四双島灯台から279° 1,770m付近で、漂泊場所を発進した時刻は、20時45分ごろと考えられる。
- (2) 2.1から、事故発生時刻及び同場所は、21時01分ごろ四双島灯台から246° 130m付近と考えられ、発進場所から発生場所を結ぶ方位線である約102°の針路で航行したものと考えられる。
- (3) 発進、発生両場所間の距離は約1,650mで、この間の所要時間が約16分であることから、発進後、時折他船を避航するために機関を中立としながら、平均約6.2km/hの速力で進行したものと考えられる。

(付図1 推定航行経路図 参照)

#### 3.1.2 乗揚の状況

2.1及び3.1.1から、船長は、乗揚直前に船首方至近に白波が立っているのを認めて両舷機を後進としたものの、ほとんど速力が落ちないまま、約102°の針路、5～6km/hの速力で乗り揚げ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、船長は、適法で有効な小型船舶操縦免許証を有していた。また、同人の健康状態は、良好で持病はなく、視力及び聴力は正常であったと考えられる。

##### (2) 船舶の状況

2.5.2及び2.5.4から、本船は、本件発生海域を航行するために有効な臨時航行許可証を有しており、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったが、

---

\*2 「洗岩」とは、岩頂が低潮時にほとんど水面と同一になって海水に洗われる岩をいう。

レーダー及びGPSプロッターは停止されていたものと考えられる。

### 3.2.2 操船の状況

2.1から、船長は、発進場所から瀬戸漁港に向かう際、レーダー及びGPSプロッターを停止したまま、フライングブリッジ中央部の操縦席に腰掛け、手動操舵により、時折他船を避航するために機関を中立としながら、専ら右舷方に注意して進行し、発進後約15分が経過したころ、船首至近に白波が立っているのを認めて機関を後進としたが、その直後に乗り揚げており、乗揚直前まで四双島西岸に向かう態勢となっていることに気付かないまま進行したものと考えられる。

### 3.2.3 自船の位置の確認状況

2.1及び2.5.4から、船長は、漂泊開始前から本事故発生までの間、レーダー及びGPSプロッターを停止し、また、船内に備えていた事故発生場所付近の海図を収納したままとしており、自船の位置を確認しなかったものと考えられる。船長は、花火大会終了後、周囲の見物船が少なくなるまで漂泊を続けていたが、この間にいったんGPSプロッターを起動するなどして、自船の位置を確認することができたものと考えられる。

### 3.2.4 見張りの状況

2.1から、発進後、船長は、専ら右舷方に注意を払って操船し、また、同乗者B及び同乗者Cは、左舷側の甲板上に立って周囲の見張りを行っていたが、いずれも四双島西岸に向かう態勢となっていることに気付かなかったものと考えられる。船長、同乗者B及び同乗者Cは、いずれも、実際の発進場所が四双島西北西方沖であったが、同島南西方沖から発進したと思い込んでいたと考えられ、このことが、左舷船首方に存在した四双島灯台に気付かなかったことに関与した可能性があると考えられる。

### 3.2.5 気象・海象の状況

2.6から、事故当時の気象及び海象は、天気晴、風向南南東、風力2で、波はほとんどなく、視界は良好であったと考えられる。

### 3.2.6 事故後の措置状況

2.1から、船長は、乗揚後、船体は安定しており、急迫した危険を感じなかったが、118番通報を行う前に膨脹式救命筏での避難を試みたものと考えられる。

船舶を放棄して避難するのは、船舶に沈没などのおそれがあり、危険が差し迫っ

ている場合などに行われるべきであり、安易に船舶から避難することにより、かえって二次災害を引き起こす可能性があるから、救助機関への連絡を優先すべきであったと考えられる。

### 3.2.7 事故発生に関する解析

2.1、2.4(2)、2.5.4、2.6.3、3.1.1及び3.2.1～3.2.4から、次のとおりである。

- (1) 船長は、約10年前から毎年本船で花火見物を行い、終了後は、レーダー及びGPSプロッターを停止したまま、瀬戸漁港に入港しており、四双島の存在も知っていたものと考えられる。
- (2) 船長は、例年、花火見物海域には日没時刻前後の見物船が少ないうちに到着しており、周囲の地形等から、自船の漂泊位置を目視により把握できていたものと考えられる。船長は、例年の花火見物場所よりも北方の四双島西北西方沖に漂泊したが、到着が夜間となって既に多くの見物船で混雑し、また、レーダー及びGPSプロッターを停止していたことから、自船の位置を把握できず、例年と同様に同島南西方沖に漂泊していると思いついたものと考えられる。
- (3) 船長は、発進する際、レーダー及びGPSプロッターを停止したまま、自船の位置を確認しなかったことから、例年と同様に四双島南西方沖に漂泊しているとの思い込みを修正できず、前方に視認した瀬戸漁港入口の標識灯に向けて進行すれば、同島南方沖を航過して同漁港に入航できると判断したのと考えられる。
- (4) 船長、同乗者B及び同乗者Cは、発進後、左舷船首方に四双島灯台の灯火を視認できる状態であったと考えられるが、次のことから、同灯火に気付かなかった可能性があると考えられる。
  - ① 発進する際、船長が、前方に漁船のマスト灯らしき灯火がいくつか連なっているのを見たこと。
  - ② 右舷方から接近する船舶が多く、船長は、専ら右舷方に注意を払っていたこと。
  - ③ 船長、同乗者B及び同乗者Cが、いずれも、四双島南西方沖から発進したのと思いついていたこと。

以上のことから、漂泊場所を発進する際、船長による自船の位置の確認が行われなかったことにより、四双島西岸に向かう態勢となっていることに気付かないまま進行し、同島西岸の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、夜間、本船が和歌山県白浜町四双島西方沖から花火見物を終えて同町瀬戸漁港に向けて東行する際、船長が、四双島西岸に向かう態勢となっていることに気付かないまま進行したため、同島西岸の干出岩に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

船長が、四双島西岸に向かう態勢となっていることに気付かなかったのは、漂泊場所から発進する際、レーダー及びGPSプロッターを停止したまま、自船の位置を確認しなかったことから、実際の発進場所が四双島西北西方沖であったが、同島南西方沖から発進したものと思い込んだまま進行したことによるものと考えられる。

# 付図1 推定航行経路図

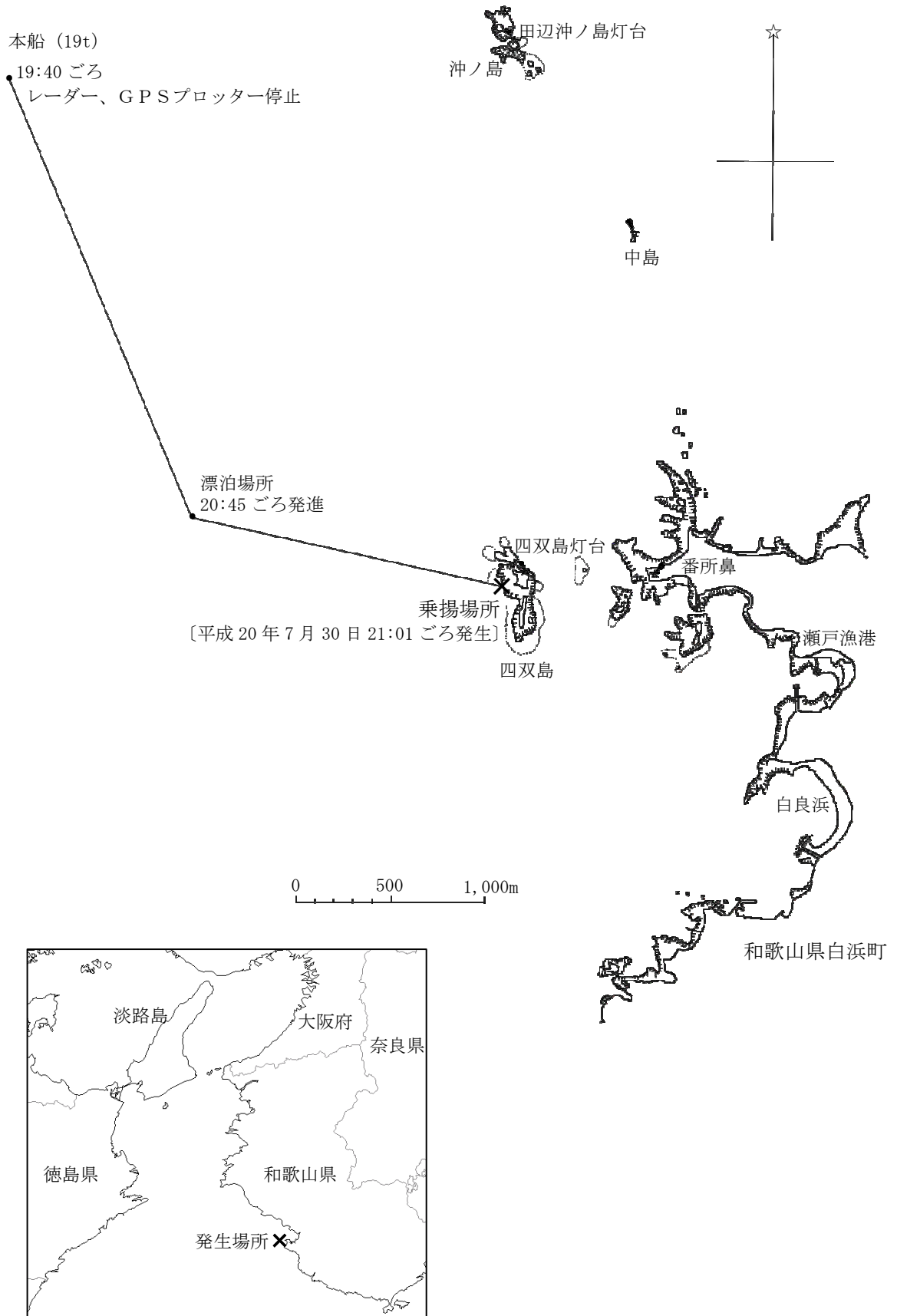


写真1 本船の揚収状況

