

# 船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート Y o n g S o n g

船舶番号 251-17193 京都

総トン数 5トン未満（長さ5.37m）

事故種類 遊泳者負傷

発生日時 平成20年8月10日 11時25分ごろ

発生場所 京都府舞鶴市白杉アモ浜沖合

三本松鼻灯台から真方位300° 1,250m付近

（概位 北緯35°30′ 東経135°20′）

平成21年3月26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 Y o n g S o n g は、京都府舞鶴市白杉のアモ浜沖合20mにおいて、バナナボートをえい航して遊走した後、アモ浜の発航場所に帰航中、平成20年8月10日（日）11時25分ごろ、遊泳者と接触し、同遊泳者が重傷を負った。

### 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8月27日 口述聴取及び現場調査

平成20年8月28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、モーターボートYong Song（以下「本船」という。）の船長及び負傷した遊泳者（以下「本件遊泳者」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

#### (1) 本船

本船は、平成20年8月10日11時05分ごろ、船長ほか同乗者1人が乗船し、大人4人が座乗したバナナボート<sup>\*</sup>1をえい航し、京都府舞鶴港三本松鼻灯台（以下「三本松鼻灯台」という。）から296°（真方位、以下同じ。）1,220mの舞鶴市白杉アモ浜（以下「アモ浜」という。）を出発した。その後、沖合200～250mの海域で15分ほど遊走した後、海岸に戻ることにし、遊走海域を南に向けて発進し、しばらく進んだ後、アモ浜の東方沖合から発航場所に向けて西南西に針路をとって航行した。

船長は、アモ浜南側の礫浜部分<sup>れきはま</sup>の着岸予定場所付近の海面に、子供を含む家族連れの遊泳者（以下「家族連れ遊泳者」という。）がいることに気付いていた。船長は、同乗者を船尾に乗せ、自身は船首方向の死角解消のため、操舵席の背もたれに腰を掛け、眼高を20～30cm高くして進行した。

船長は、アモ浜の海岸まで約50mに接近したとき、発航場所付近の海面に、家族連れ遊泳者を認め、船外機を機関回転数毎分（rpm）500～600（プロペラ回転数1,000rpm）に落とし、速力を2～3ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）とした。しかし、家族連れ遊泳者より本船寄りのところで、海岸から20m付近にいた本件遊泳者に気付かないまま続航し、11時25分ごろ、三本松鼻灯台から300°1,250m付近において、「ゴン」という衝撃音を聞いた直後に人の叫び声を聞き、本件遊泳者と接触したことを

\*1 「バナナボート」とは、バナナの形をしたゴム引き布製の3～6人乗りの膨脹型えい引浮体。水上オートバイやモーターボートでえい航する遊具。

知った。

船長は、本件遊泳者が出血していたことから、直ちに停船し、海に飛び込んで救助し、バナナボート乗船者とともに、本件遊泳者に救命胴衣を着せ、身体を支えながら海岸まで運び、止血処置を行いながら救急車の手配を本船同乗者に依頼した。

## (2) 本件遊泳者

本件遊泳者は、10時30分から11時00分の間、アモ浜南側の礫浜部分の沖合20m付近において、薄い青色の海水パンツと水中メガネを着用し、単独で遊泳を開始した。当時、アモ浜には、船長のグループ約10人と子供を含む家族連れ2グループがいて、船長のグループは水上オートバイ3隻とバナナボートをえい航するモーターボート1隻で遊走中であつた。

本件遊泳者は、遊泳開始後30分ほど経って、立ち泳ぎで遊泳していたところ、接近する本船のエンジン音や波切り音、沖を遊走する水上オートバイ3隻の航走音に気付かず、水中から顔を上げて右斜め前方を見て初めて4～5mに接近した本船に気付いた。本件遊泳者は、頭や顔と本船の衝突は避けることができたが、本船船体が本件遊泳者の身体に沿って進行する際、船尾のどこかと接触し、重傷を負った。

本事故の発生日時は、平成20年8月10日11時25分ごろ、発生場所は、三本松鼻灯台から300°1,250m付近であつた。

(付図1 事故発生場所概略図、付図2 推定航行経路・事故発生場所図  
写真1 操舵席、写真2 前部座席(3人掛け) 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

本件遊泳者の口述及び診断書によれば、本件遊泳者が1か月以上の入院加療を要する外傷性脾損傷、外傷性左三頭筋断裂及び多発肋骨骨折の重傷を負った。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船舶に損傷はなかった。

## 2.4 乗組員等に関する情報

### (1) 性別、年齢、受有免状

#### ① 船長 男性 36歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成10年7月14日

免許証交付日 平成20年7月29日  
(平成25年7月28日まで有効)

② 本件遊泳者 男性 24歳

(2) 乗船履歴等

船長は、平成18年8月に本船を購入し、夏はバナナボートのえい航、春と秋は魚釣りなどの目的で、年間20回程度使用していた。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	251-17193京都
船籍港	京都府舞鶴市
船舶所有者	船長
総トン数	5トン未満
L <sub>r</sub> ×B×D	5.37m×1.95m×0.99m
船質	FRP
主機	ガソリン機関(船外機)1基
出力	44kW(連続最大)
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
航行区域	限定沿海区域
最大搭載人員	旅客5人、船員1人 計6人
竣工年月日	平成8年8月

2.5.2 バナナボートえい航の状態

船長の口述によれば、本船は、船首喫水0.2m、船尾喫水0.5mで、バナナボートは空気を圧入して膨らませた長さが約6.5m、直径が約50cmのゴム製浮体で、大人5人乗り用であった。本船には、推進及び操船に関わる不調や故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

事故発生場所の南方約7kmにある舞鶴地域気象観測所の観測によれば、事故当日11時00分の気象状況は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 西南西、風速 3.1m/s、視程 25km

## 2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 西南西、風力 1～2

## 2.7 事故海域等に関する情報

### (1) 事故海域の状況

アモ浜は、舞鶴港出入口付近の舞鶴航路西側に位置し、南北の長さが約300mのアーチ状に広がる礫浜である。海底は沖に向かって緩やかに傾斜し海岸から20m沖合の水深は3～4mで、夏季には海水浴やプレジャーボートによる遊走を楽しむ人々が訪れる。アモ浜の海岸線の北側150mには、土・砂利留めの杭が打たれ、中程約50mの部分には、消波ブロックが敷設されており、波打ち際から直接海に出入りできるのは、南側約100mの範囲だけである。このため、遊泳者やプレジャーボートがこの範囲に集中することとなり、本船もこの付近を発着場所としていた。

また、南側約100mの範囲の北側約50mの海岸付近の水深は2m以下であるが、南側約50mの海岸付近の水深は2～5mと比較的深くなっている。

(付図2 推定航行経路・事故発生場所図 参照)

### (2) 事故海域の管理

京都府港湾局舞鶴事務所及び舞鶴市の担当者の口述によれば、次のとおりであった。

舞鶴港には京都府が管理する水域と舞鶴市が管理する水域がある。本事故が発生したアモ浜沖合は京都府港湾局舞鶴事務所の管理海域であるが、遊泳禁止区域でもプレジャーボートの遊走禁止区域でもなく、遊泳区域と遊走区域の区分もされていなかった。遊泳及び遊走の禁止区域に指定する場合、同事務所が事前に舞鶴海上保安部の指導や助言を得てから指定することとなる。

# 3 分析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故発生に至る経過の解析

2.1から、本船は11時05分ごろアモ浜を出発し、15分ほど遊走しており、11時20分ごろ、遊走海域を南に向けて発進したものと考えられる。その後、アモ浜の東方沖合から発航場所に向けて西南西に針路をとって航行し、アモ浜の海岸まで約50mに接近したとき、減速し、以後、同速力で航行していたものと考えら

れる。

### 3.1.2 事故発生の時刻及び場所の解析

2.1から、事故発生時刻は、平成20年8月10日11時25分ごろ、事故発生場所は、京都府舞鶴市白杉のアモ浜沖合20m付近で、三本松鼻灯台から300°1,250m付近と考えられる。

### 3.1.3 本件遊泳者との接触に関する解析

2.1及び2.2から、船体及び回転していたプロペラが、本件遊泳者と接触したものと考えられる。

## 3.2 事故の要因の解析

### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

#### (1) 乗組員の状況に関する解析

2.5(1)から、船長は、適法で有効な小型船舶操縦免許証を受有していた。

#### (2) 船舶の状況に関する解析

2.1及び2.5.2から、本船は、推進及び操船上の不調や故障はなかったものと考えられる。

### 3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、次のとおりであったと考えられる。

天気 晴れ、風向 西南西、風力 1～2、海上 静穏

### 3.2.3 速力、見張り、避難等に関する解析

#### (1) 本船の速力

① 2.1(1)から、本船が遊走海域を発進した場所から事故発生場所までの航程は350～400m、発進した11時20分ごろから事故が発生した11時25分ごろまでの時間が約5分であり、この間の平均速力は約2.3～2.6knと考えられる。

② 2.1(1)のアモ浜の海岸まで約50mに接近したとき、2～3knに減速したとの口述及び上記①から、同地点において、2kn前後の速力に減速し、以後、同速力にて進行したものと考えられる。

#### (2) 本船の見張り

2.1(1)から、船長は、同乗者を見張りのため船首の前部座席に配置することなく、自身は船首方向の死角解消のため、操舵席の背もたれに腰を

掛けて眼高を高くし、2～3knの速力で海岸に接近したが、本船の約30m前方にいた本件遊泳者に気付かず、右舷船首約30°約50m前方の海岸近くの家族連れ遊泳者に注意を向けていたものと考えられる。

(3) 本件遊泳者の避難等の状況

2.1(2)から、本件遊泳者は顔を水中から上げたとき、4～5mに接近した本船に気付いており、一方、上記(1)②から、本船は2kn前後の速力で航行していたものと考えられる。したがって、本件遊泳者が本船に気付いてから衝突するまで、3.5～5.4秒の間隔があったと考えられる。

しかし、本件遊泳者は、本船に対して声をあげて注意することができず、海底に足が届いていなかったこともあり、泳いだり潜ったりして本船を避ける時間的余裕はなかったものと考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

(1) 2.1から、本事故は、本船が、アモ浜沖合から西南西の針路、2kn前後の速力で発航場所に向けて帰航中、船長は、船首方向において単独で遊泳中の本件遊泳者に気付かなかったものと考えられる。

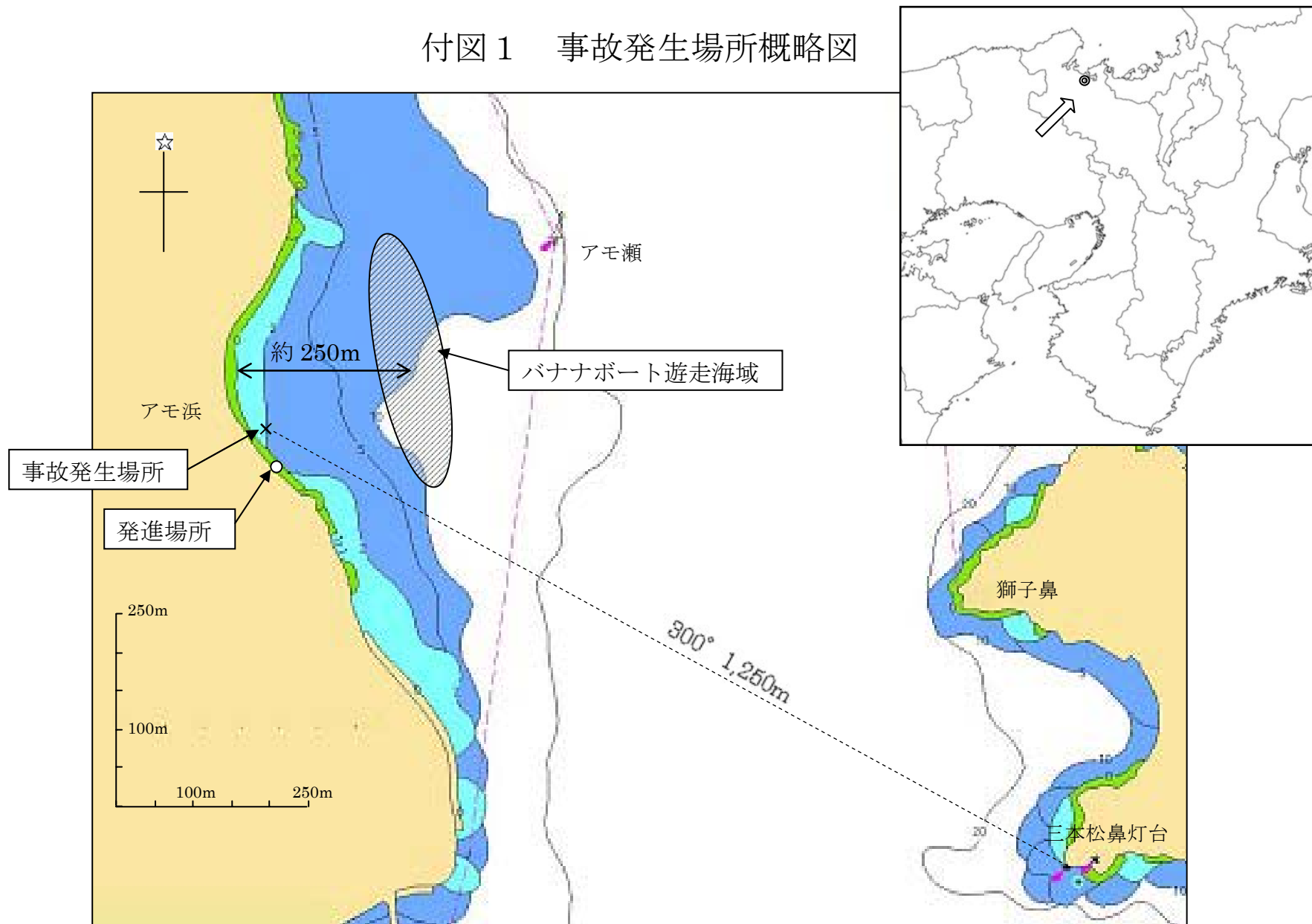
(2) 2.1及び3.2.3(2)から、船長が船首方向において単独で遊泳中の本件遊泳者に気付かなかったのは、本船がアモ浜に近づいたとき、船長が同乗者を見張りのため船首の前部座席に配置しなかったこと、及びアモ浜の海岸付近にいた家族連れ遊泳者に注意を向けていたことから、前方の本件遊泳者に対する見張りが疎かになったことによるものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、本船が、アモ浜沖合から発航場所に向けて帰航中、船首方向において単独で遊泳中の本件遊泳者に気付かないまま進行したため、船体と船外機が本件遊泳者と接触したことによって、発生したものと考えられる。

船首方向において単独で遊泳中の本件遊泳者に気付かなかったのは、本船がアモ浜に近づいたとき、船長が同乗者を見張りのため船首の前部座席に配置しなかったこと、及びアモ浜の海岸付近にいた家族連れ遊泳者に注意を向けていたことから、前方の本件遊泳者に対する見張りが疎かになったことによるものと考えられる。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 推定航行経路・事故発生場所図

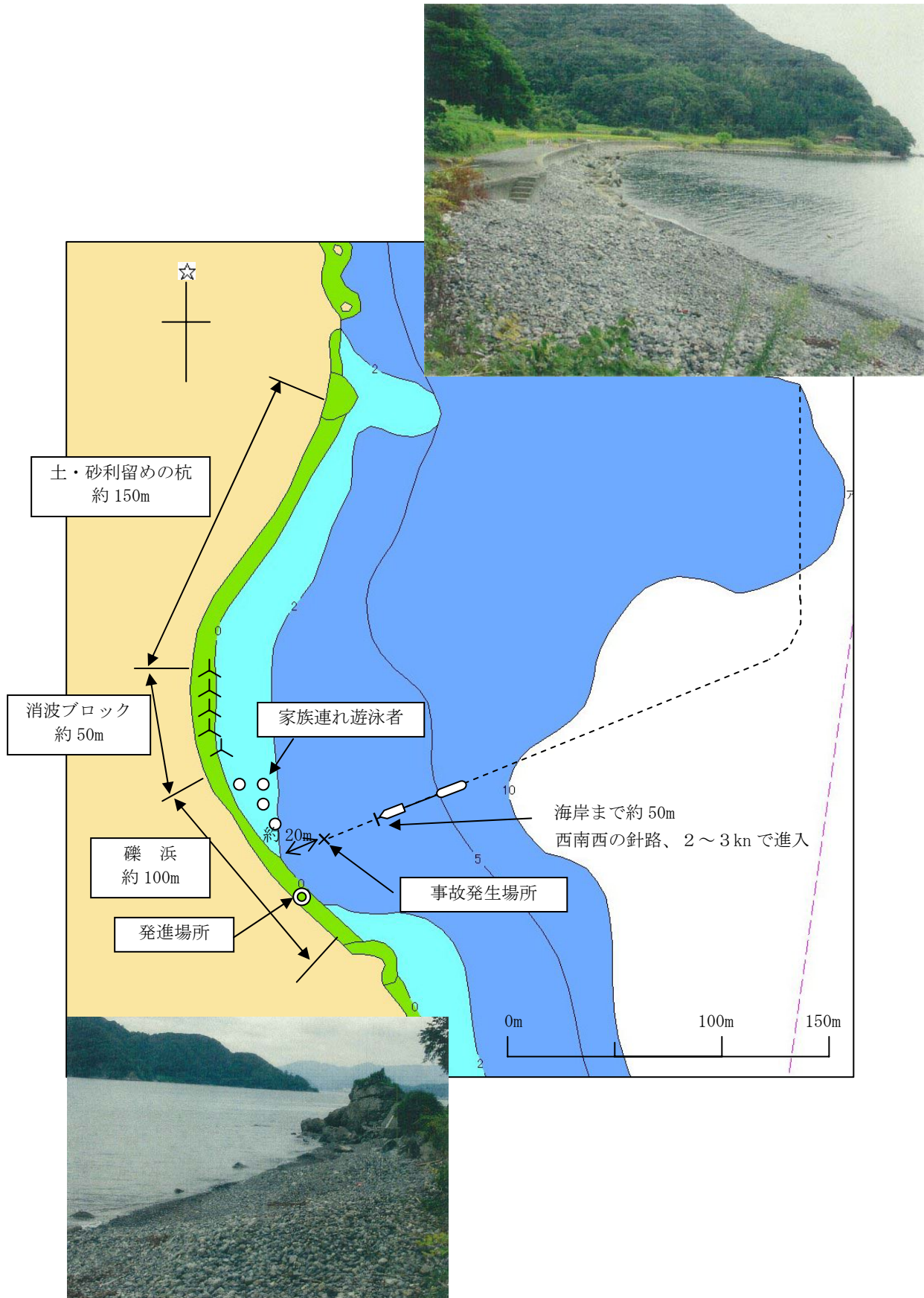


写真1 操舵席



写真2 前部座席（3人掛け）

