

船舶事故調査報告書

平成28年4月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成27年8月19日 06時10分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市野原港内（三ツグリ鼻東方沖） <small>おぼせ</small> 小橋港沖第2防波堤灯台から真方位065° 1,760m付近 （概位 北緯35°34.2′ 東経135°24.9′）
事故の概要	ミニボート（船名なし）は、西進中、転覆した。 ミニボート（船名なし）は、操縦者が死亡及び同乗者が負傷し、後部の気室に破損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月20日、本事故の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。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ミニボート（船名なし）、総トン数なし（船体重量23.5kg） なし、個人所有 2.70m×1.32m×約0.38m、ナイロン及びゴム 電動船外機、360W、不明
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 71歳 操縦免許 なし 同乗者 男性 80歳 操縦免許 なし
死傷者等	死亡 1人（操縦者）、軽傷 1人（同乗者）
損傷	後部の気室に破損、電動船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西～北西、風力 1～2、視界 良好 海象：気象庁の沿岸代表点「若狭湾」（本事故発生場所から北東方13.6海里付近）における本事故当日09時の波浪観測値は、波高1.4m、周期9秒及び波向北であった。
事故の経過	本船は、操縦者及び同乗者が乗り、釣りの目的で平成27年8月19日06時00分ごろ野原港内の野原漁港付近を出発し、左舷方の陸岸に沿って西進していた。 本船は、操縦者が船尾部の両舷に渡した板の左舷寄りに腰を掛けて電動船外機を操作し、同乗者が前部の気室の右舷側に座って船首方を向いていたところ、右舷正横方から波を受け、左舷方に流されて左舷船首部が岩に接触し、左舷側が持ち上げられ、06時10分ごろ、舞

	<p>鶴市三ツグリ鼻東方沖の岩場付近において右舷側に転覆した。</p> <p>操縦者及び同乗者は、転覆と同時に海に投げ出され、同乗者は、気が付いたときには立って浮いた状態であり、慌てて泳いで岩場にたどり着いた。</p> <p>同乗者は、岩に両足が挟まって動けない状態の操縦者及び本船を認め、操縦者を救出しようとしたが、操縦者の両足を岩の間から抜くことができず、操縦者から海上保安庁に早く通報してほしいと頼まれ、崖を登った所で座り込んでいたところ、通行人に14時10分ごろ発見され、事情を説明して海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>野原駐在所の警察官は、14時18分駐在所に訪れた前記の通行人から本事故の発生を聞き、小型警ら車（ミニパトカー）で同乗者の所に向かう途中、同乗者を発見して保護し、無線により舞鶴警察署に連絡して同乗者を野原漁港まで運んだ。</p> <p>同乗者は、到着した救急車に乗り、舞鶴市内の病院に搬送された。</p> <p>海上保安庁は、警察からの118番通報を受け、巡視船艇が出動し、巡視船が16時22分に本事故発生海域に到着して搭載艇で岩場に向かい、操縦者を救出し、同搭載艇で野原漁港に搬送した。</p> <p>操縦者は、待機していた救急隊員によって社会死（医師の診断を仰ぐまでもなく、体の状態から誰が見ても判断できる死）と判断され、海上保安庁に搬送され、その後、溺死とされた。</p> <p>同乗者は、搬送された病院で左小指^{まげさつこつ}基節骨骨折、骨盤部打撲傷等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>操縦者及び同乗者は、共に救命胴衣を着用しておらず、携帯電話を自動車内に置いていた。</p> <p>同乗者は、本事故発生前の西進中、本船から左舷方の岩場までの距離が10m程度であったと本事故後に思った。</p> <p>本船は、気室が前部及び後部に分かれ、定員が2人であり、最大搭載重量は360kgであった。</p> <p>同乗者は、本船に乗ったこと、操縦者と釣りを行ったこと及び本事故発生場所付近に行ったことが、本事故時が初めてであった。</p> <p>同乗者は、操縦者が釣りをを行うのに野原漁港を利用したことがあることを同人から聞いていた。</p> <p>操縦者及び同乗者は、共に長袖のシャツ及び長ズボンを着用し、運動靴を履いていた。</p> <p>本船の同型船の取扱説明書によれば、注意事項としておおむね次のとおり記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボート遊びをするときは、必ず救命胴衣を着用すること。 ・ボートは、船体が軽い上、底が平面であり、風や波が出てくると真っ直ぐ漕ぐことが難しくなるので、常に天候や波の状態に十分

	<p>に注意すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海の気象は急激に変化するときがあるので、突風、霧等の前兆があれば直ちに帰港すること。 ・ゴムボートの側面は、丸いチューブでできており、乾舷が高くないので、ボート内側に水が入ってしまうことがある。 <p>気象庁のホームページによれば、波浪に関しておおむね次のとおり記載されている。</p> <p>うねりは、波長（周期）が長いために水深が浅くなっている海岸（防波堤、磯、浜辺等）の付近では、海底の影響（浅海効果）を受けやすく、波長が短い風浪よりも波が高くなりやすいという性質を持っている。このため、沖から来たうねりが急激に高くなることもある。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 なし あり</p> <p>本船は、沖に波高約1.4mの波浪がある状況下、野原港内の陸岸寄りをこれに沿って西進中、右舷正横方からうねりを受けたことから、陸岸に向けて圧流され、左舷船首部が岩に接触した状態でうねりを受けて転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、船体が軽い上に船底が平面であったことから、風浪による圧流に対応できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者は、溺死した。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、沖に波高約1.4mの波浪がある状況下、野原港内の陸岸寄りをこれに沿って西進中、右舷正横方からうねりを受けたため、陸岸に向けて圧流され、左舷船首部が岩に接触した状態でうねりを受けて転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗船者は、救命胴衣等を着用することが望ましい。 ・乗船者は、不測の事態に備えて携帯電話を防水パックに入れて常に携帯し、陸上との連絡手段を確保しておくこと。 ・ゴムボートは、構造上、風や波がある状況下では真っ直ぐ漕ぐことが難しくなるので、風波があるときには航行を控えることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

