

船舶事故調査報告書

船種船名 水上オートバイ ウルトラLX
船舶番号 240-61044岐阜
総トン数 0.1トン

船種船名 水上オートバイ ジェットスキー1200STX-R
船舶番号 240-55273岐阜
総トン数 0.1トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年7月27日 12時30分ごろ
発生場所 愛知県常滑市大谷西方沖
小鈴谷港大谷北防波堤灯台から真方位313°600m付近
(概位 北緯34°50.7' 東経136°51.5')

平成21年5月14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

水上オートバイウルトラLX及び水上オートバイジェットスキー1200STX-Rは、いずれも船長が1人を同乗させ、愛知県常滑市大谷^{おおたに}の西方沖合を遊走中、平成20年7月27日(日)12時30分ごろ、同市小鈴谷港^{こすがや}大谷北防波堤灯台から真方位313°600m付近で、ウルトラLXの船首と、ジェットスキー1200STX-Rの左舷後部とが衝突した。

ジェットスキー1200STX-Rは、同乗者が左肩甲骨骨折を負い、左舷後部スポンソンに損壊等が生じ、ウルトラLXには、船首部船底外板に擦過傷が生じたが、死傷者はいなかった。

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、本事故の調査を横浜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（横浜事務所）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20年11月23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、ウルトラLX（以下「A船」という。）船長（以下「船長A」という。）及び、ジェットスキー1200STX-R（以下「B船」という。）船長（以下「船長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、平成20年7月27日12時20分ごろ、船長Aが救命胴衣を着用して単独で乗り組み、救命胴衣を着用した女性（以下「同乗者A」という。）

1人を船長Aの前に乗せ、同乗者Aの後ろからハンドルを持ち、愛知県常滑市小鈴谷漁港大谷地区（以下「大谷地区」という。）北方の海岸を発し、大谷地区北西方沖合に向かい、遊走を始めた。

船長Aは、他の水上オートバイに数メートルまで接近し、船尾を振って水しぶきを掛ける行為（以下「水掛け行為」という。）について、以前から危険な操縦であることは分かっていたが、お互いに気付いていれば、ハンドルを切ったり速力を落としたりしてぶつかることもなかったし、接近してもぎりぎり回避られると思っていたので、仲間同士で遊走するときの遊び方の一つだと考

え、仲間がいるとついつい水掛け行為を行っていた。

船長Aは、大谷地区北西沖合において、針路を南西方向に向け20～30km/hの速力で進行しているとき、右舷前方約50m沖合に右旋回している友人のB船が見え、そのうちB船が自船に水掛け行為を行うために接近してくるかもしれないと思ったが、まさかぶつかるまで接近してくるとは思わなかった。

船長Aは、B船が友人の船であることから油断してそのうち右舷側を気にしなくなり、同乗者Aと話をしながら南西方に向かった。

船長Aは、衝突の1～2秒前、右斜め前にB船が見え、B船が自船とぶつからずに船首方向を抜けていくのかなと思い、スロットルレバーを離して停止しようとしたが、12時30分ごろ愛知県常滑市小鈴谷港大谷北防波堤灯台から真方位313°600m付近において、A船の船首がB船の左舷後部に衝突して乗り揚げ、右に回頭したようになって船尾を滑り落ち、船長Aと同乗者Aは右舷側に落水したが、兩人とも負傷はしなかった。

船長Aは、落水後、船長Bと協力し、負傷したB船の同乗者（女性、以下「同乗者B」という。）を浜辺まで運び、仲間の手を借りて船長Bの車に乗せた。

(2) B船

B船は、平成20年7月27日12時ごろ、船長Bが救命胴衣を着用して単独で乗り組み、救命胴衣を着用した同乗者Bを船長Bの後ろに乗せ、大谷地区北方の海岸を発し、同地区北西方沖合に向かい、遊走を始めた。

船長Bは、船長A所有のB船を借りて、今までに2、3回乗ったことがあったが、自身が所有している船よりも馬力があり、速力が出るので旋回しづらいと思っていたことから、B船を操縦するのに少し自信がなかった。

船長Bは、当日、大谷地区北西沖合において、旋回や増減速するなどして、遊走を楽しんでいたところ、遊走中のA船を認め、お互いに接近した際、並走して、これまでに1～2回水掛け行為を行っていた。

船長Bは、水掛け行為について、以前から接近しすぎると衝突する危険があることは分かっていたが、仲間と遊走するとき、仲間に接近すれば、水掛け行為をされるのではないかとみんな構えていると思っていた。

船長Bは、衝突の2～3分前に衝突場所付近において、約20km/hの速力で、右旋回を始め、2～3mの幅で左右に蛇行しながら大きな円を描くように回っているとき、A船が浜の方から自船の方に向かってくるのに気が付いた。

船長Bは、衝突の半周くらい前にA船が右真横100mくらいの位置まで近づいたように見えたが、同乗者Bを乗せて舞い上がった気持ちになっていて、A船が5mくらいまで近づいたら水掛け行為を行って、かっこいいところを見せようと思い、首を右に振って同乗者Bと話しながら、軽い気持ちで右旋回を

続け、その後A船をよく見ていなかった。

船長Bは、5～10km/hの速力で、ハンドルを中央にして浜と平行に走っていたとき、12時30分ごろ愛知県常滑市小鈴谷港大谷北防波堤灯台から真方位313°600m付近において、衝撃を受けて初めてA船と衝突したことに気が付いた。

船長Bは、同乗者Bとともに右舷側の海面に投げ出され、泳いで同乗者Bに近寄り安否を確認したところ、痛みを訴えたので、B船に乗せ浜辺まで運び、自分の車で常滑市内の市民病院に向かい治療を受けたが、休日診療で十分な治療ができなかったことから、名古屋市内の名古屋医療センターに向かった。

本事故の発生日時は、平成20年7月27日12時30分ごろで、発生場所は、小鈴谷港大谷北防波堤灯台から313°600m付近の愛知県常滑市大谷西岸沖合であった。

(付図1 事故発生場所、付図2 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Bの口述及び医師の診断書によれば、同乗者Bが左肩甲骨骨折と左肺挫傷の疑いと診断され、事故から約1ヶ月後、左肩甲骨骨折は、その後約4ヶ月間の加療を要し、左肩関節の可動域制限が後遺症として残存する可能性もあると診断された。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

船首部船底外板に擦過傷が生じた。

(2) B船

左舷後部スポンソン^{※1}に割れ及び数ヶ所の破口、ウェイクポール^{※2}に曲損が生じた。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、受有操縦免許証

船長A 男性 33歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

※1 「スポンソン」とは、両舷の水面付近において、外側に張り出している部分をいう。

※2 「ウェイクポール」とは、ウェイクボードのけん引用ロープを結び止めるため、船尾に設置した支柱をいう。

免許登録日 平成14年10月25日

免許証交付日 平成19年5月24日

(平成24年10月24日まで有効)

船長B 男性 30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19年7月24日

免許証交付日 平成19年7月24日

(平成24年7月23日まで有効)

(2) 船長の主な乗船履歴等

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

免許取得後、平成15年にB船を購入して船長として乗り始め、同19年には1度も乗船しなかったが、それ以外の年は、5月末から10月まで月平均2～3回乗船していた。

② 健康状態

当時の健康状態は良好で、睡眠不足や疲労もなく、飲酒もしていなかった。両眼の視力は、裸眼視力1.5であった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

免許取得後、友人の水上オートバイを借りて2～3回、平成20年4月からは水上オートバイを購入して4～5回船長として乗船しており、B船には、2～3回の乗船経験があった。

② 健康状態

当時の健康状態は良好で、睡眠不足や疲労もなく、飲酒もしていなかった。両眼の視力は、裸眼視力1.0であった。

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 240-61044岐阜

船籍港 岐阜県岐阜市

船舶所有者 個人所有

総トン数 0.1トン

L × B × D	2.85 m × 1.06 m × 0.43 m
船 質	FRP
機 関	ガソリン機関1基
出 力	112.00kW (連続最大)
推 進 器	ウォータージェット装置
進 水 年 月	平成20年4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	240-55273岐阜
船 籍 港	岐阜県郡上市
船 舶 所 有 者	個人所有
総 ト ン 数	0.1トン
L × B × D	2.66 m × 1.07 m × 0.40 m
船 質	FRP
機 関	ガソリン機関1基
出 力	106.65kW (連続最大)
推 進 器	ウォータージェット装置
進 水 年 月	平成14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、大谷地区北方の海岸発進時、船長ほか1人が乗船し、喫水は、船首0.2m、船尾0.2mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、大谷地区北方の海岸発進時、船長ほか1人が乗船し、喫水は、船首0.3m、船尾0.3mであった。

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

船長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

事故現場の西北西約3海里に位置するセントレア地域気象観測所の事故当日の観測値は、次のとおりであった。

12時 南の風、風速 4.0m/s、気温 31.6℃、降水量 0mm

13時 南の風、風速 5.0m/s、気温 32.8℃、降水量 0mm

2.6.2 乗組員の観測

船長A及び船長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、風弱く、視界良好、波高 0.1～0.2m

(2) 船長B

無風に近く、視界良好、波高 0.1m

2.7 事故水域等に関する情報

海図W1025（常滑港及び付近）によれば、事故現場の西方には、中部国際空港が位置し、同空港と常滑市大谷の西海岸との間に5メートル以下の浅瀬が海岸から沖合2,000mまで広がり、同海岸は、南北方向に延びている。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

(1) A船

2.1(1)から、事故の直前には、大谷地区北西沖合で、針路を南西方に向け、速力を20～30km/hとして進行していたと考えられる。

(2) B船

2.1(2)から、大谷地区北西沖合で、大きな円を描くように右旋回して遊走中、事故直前には、針路を南方に向け、速力を5～10km/hとして進行していたと考えられる。

3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1から、12時30分ごろ小鈴谷港大谷北防波堤灯台から313°600m付

近と考えられる。

3.1.3 衝突箇所

2.1 から、A 船の船首と、B 船の左舷後部と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 及び船長 B は、ともに適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況

2.5.3 から、A 船及び B 船は、ともに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 操船の状況

(1) A 船

2.1 (1) から、次のとおりである。

船長 A は、船首の右舷側沖合に、友人が操縦して右旋回している B 船を認め、B 船が水掛け行為を行うために接近してくるかもしれないと思ったが、同乗者 A と話すことに気をとられ、右舷側の適切な見張りが行われず進行したものと考えられる。

(2) B 船

2.1 (2) から、次のとおりである。

船長 B は、蛇行しながら大きな円を描くように回っているとき、浜の方から自船の方に向かってくる A 船を認め、A 船に 5 m ぐらいまで近づいたら水掛け行為を行って同乗者 B にかっこいいところを見せようと思ったが、右旋回を続けるうち、同乗者 B と話すことに気をとられ、A 船に対する適切な見張りが行われず進行したものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6 から、事故当時の気象は、天気は晴れで、風向は南、風速は約 4 m/s、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

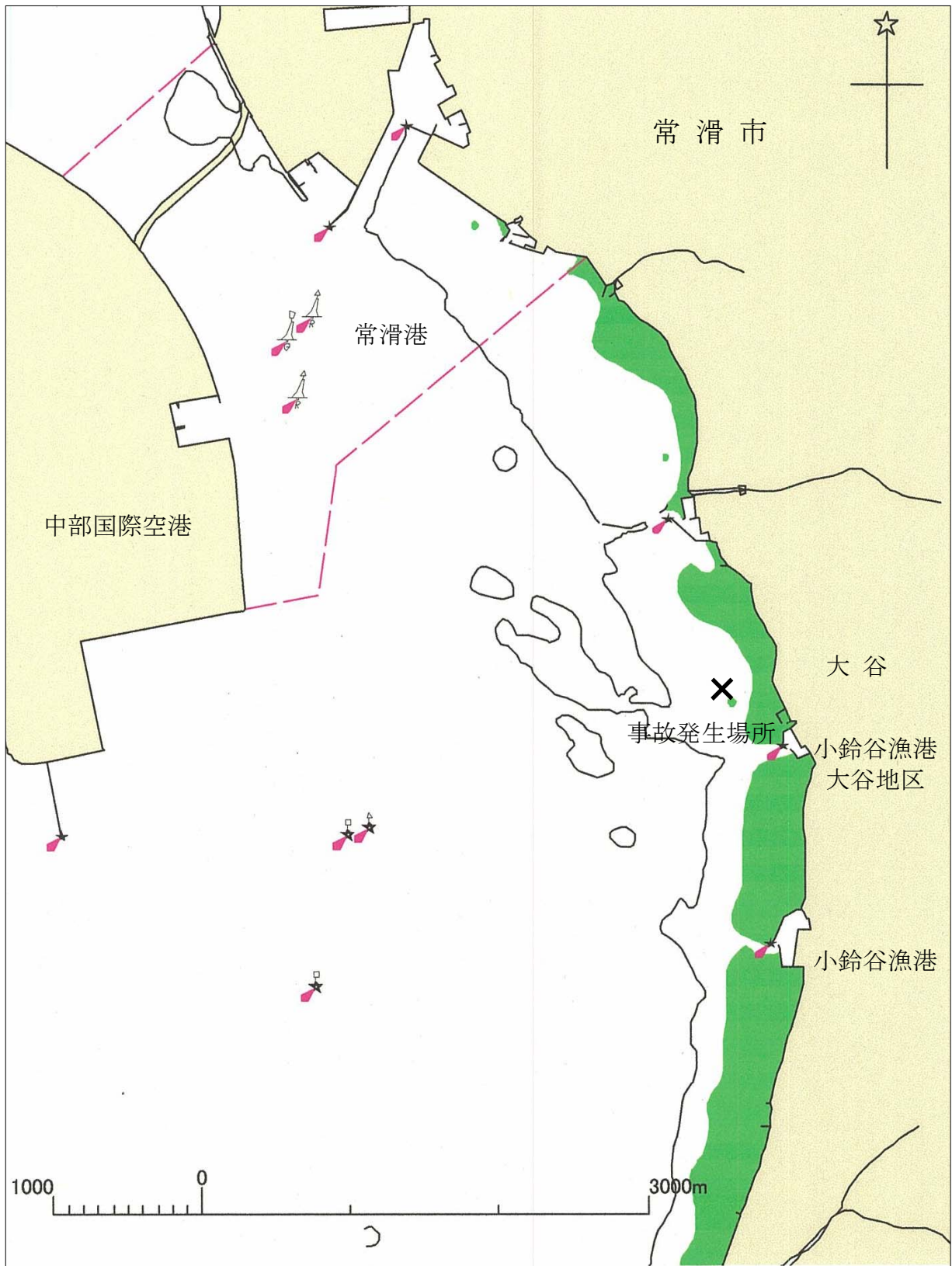
2.1 及び 3.2.2 から、次のとおりである。

- (1) 船長Aは、水掛け行為について、以前から、危険な操縦であることは分かっていたが、お互いに気付いていれば衝突することはなかったし、接近してもぎりぎりで避けられると判断していたので、仲間同士で遊走するときの遊び方の一つだと考え、日頃から水掛け行為を行っていたものと考えられる。
- (2) 船長Bは、水掛け行為について、以前から、接近しすぎると衝突する危険があることは認めていたが、仲間と遊走すると水掛け行為を行っていたので、仲間の船がお互いに接近すれば、水掛け行為が行われるおそれがあると認識していたものと考えられる。
- (3) 船長A及び船長Bは、同乗者との会話に気を取られ、適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。
- (4) 船長A及び船長Bが、他方の船舶に安易な接近をしたことについては、危険を生じさせるおそれがある操縦となるので、お互いに安易に接近する操縦をしないことが望ましい。

4 原因

本事故は、愛知県常滑市大谷地区の北西方沖において、A船及びB船が、互いに適切な見張りを行わず、航行中の他方の船舶に著しく接近することに気付かなかつたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

付図1 事故発生場所



付図2 推定航行経路図

