

# 船舶事故調査報告書

平成26年1月9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 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年6月16日（日） 13時00分ごろ
発生場所	愛知県常滑市鬼崎漁港付近の海岸沖 常滑市所在の鬼崎港蒲池北防波堤灯台から真方位174° 700m 付近 (概位 北緯34° 54.5′ 東経136° 49.3′)
事故調査の経過	平成25年6月17日、本事故の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。 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	A 水上オートバイ <sup>いとう</sup> 伊藤、0.1トン 240-64172 愛知、個人所有 2.83m (Lr) × 1.09m × 0.48m、FRP ガソリン機関、144.20kW、平成24年11月 B 水上オートバイ <sup>いとう</sup> 伊藤、0.1トン 240-58705 愛知、個人所有 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、75.00kW、平成17年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43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7年7月11日 免許証交付日 平成22年7月5日 (平成27年7月10日まで有効) 同乗者A 女性 51歳 B 船長B 男性 52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3年9月5日 免許証交付日 平成24年11月15日 (平成29年11月14日まで有効)
死傷者等	A 重傷 2人（船長A及び同乗者A） B なし
損傷	A フロントストレージハッチ、左舷ミラー、メーターパネル及び操縦ハンドル左側スイッチ部の破損等

	<p>B 左舷船首船底部に擦過痕</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、鬼崎漁港付近の海岸沖で船首を海岸に向けて錨泊中、船長Aが、同乗者Aを前方座席に座らせた後、海に胸まで入り、出航準備として船首アイから錨索のフックを外していた。</p> <p>船長Aは、錨索のフックがなかなか外れず、外す作業に意識を集中していたが、エンジン音を聞いたので、顔を上げたところ、B船が至近に迫っており、A船とB船が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、鬼崎漁港付近の海岸沖を愛知県知多市新舞子方面から航行し、出航する際に係留用の錨を投入していた場所（以下「本件係留地」という。）に向け、約25～30km/hの速力で大きく右回頭した。</p> <p>船長Bは、右回頭中、海岸でバーベキューをしている仲間に到着の合図を送ろうとし、左舷方のバーベキューサイトに顔を向け、仲間を探したが、いなかったため、停船させようとして前方を向いたところ、錨泊しているA船を至近に視認し、ハンドルを右に切ってスロットルレバーを放した。</p> <p>B船は、平成25年6月16日13時00分ごろ、鬼崎漁港付近の海岸沖でA船と衝突し、船首をA船のフロントストレージハッチに乗り揚げるとともに、船長A及び同乗者Aに当たり、船長Aが飛ばされ、同乗者AがA船の右舷側に落水した。</p> <p>船長Bは、落水した同乗者Aの救助に向かい、意識のない同乗者Aを船長Aと共に海岸に引き上げた。</p> <p>船長A及び同乗者Aは、救急車で病院に搬送され、船長Aが、左目網膜剝離、顔面打撲及び顔面切創、同乗者Aが、鼻骨骨折、左第8肋骨等骨折、左顔面切挫創等とそれぞれ診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好  海象：波高 約0.36m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A、同乗者A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長A及び船長Bは、本事故発生当時、それぞれの知人の紹介でバーベキューに参加しており、互いに面識はなく、船長Aは、知人の勧めで所有者を知らないA船に同乗者Aと一緒に乗り、遊走するつもりであった。</p> <p>鬼崎漁港付近の海岸は、沖側に伊勢湾が広がる南北に延びる海岸であり、本件係留地の南側には、海岸から沖に向けて突き出たコンクリート製の岸壁がある。</p> <p>本事故発生時には、A船の南側に錨泊している水上オートバイはいなかった。</p> <p>同乗者Aは、衝突時の記憶を失った。</p> <p>B船は、船長Bが、出航前、本件係留地の南側の岸壁で投げ釣りをしている釣り人を、同岸壁と本件係留地の間の海域に浮き輪で遊泳する子</p>

	<p>供たちを、本件係留地の北側の海域に係留している数隻の水上オートバイをそれぞれ視認していたので、釣り糸や錨索がポンプジェットに吸い込むことや遊泳する子供たちとの衝突を避けるため、本事故当時、水上オートバイと波打ち際の間（波打ち際から約5～6m沖）を通過していた。</p> <p>船長Bは、出航時、A船が、本件係留地の北側の海域に係留していなかったように記憶していた。</p> <p>船長Bは、水上オートバイの乗船経験が約4～5年あった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、鬼崎漁港付近の海岸沖で錨泊中、船長Aが、出航準備としてA船の船首アイから錨索のフックを外す作業に意識を集中しており、B船が至近に接近して気付いたことから、A船とB船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鬼崎漁港付近の海岸沖を約25～30km/hの速力で右回頭中、船長Bが、海岸でバーベキューをしている仲間に到着の合図を送ろうと思い、バーベキューサイトに顔を向け、仲間を探すことに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船へ至近に接近して気づき、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、鬼崎漁港付近の海岸沖において、A船が錨泊中、B船が右回頭中、船長Aが、出航準備としてA船の船首アイから錨索のフックを外す作業に意識を集中しており、B船が至近に接近して気づき、また、船長Bが見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> <li>・見張りを怠らないこと。</li> <li>・付近に遊泳者や船舶が輻輳しているような海域では、安全な速力で航行すること。</li> <li>・係留用の錨を投入する場所は、遊泳者等がいるような場合、遊泳者等の安全を考慮して選定すること。</li> <li>・目的地へは、陸岸近くを航行せず<u>にう</u>回することがあっても沖から向かうこと。</li> </ul>