

船舶事故調査報告書

平成26年3月27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7月15日（月、祝日） 12時10分ごろ
発生場所	和歌山県広川町 ^{かろ} 唐尾海岸沖 広川町所在の鷹島南方灯標から真方位144° 1,450m付近 （概位 北緯34° 00.2′ 東経135° 08.1′）
事故調査の経過	平成25年7月16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	A 水上オートバイ ピーマン、5トン未満 250-44036大阪、個人所有 2.73m (Lr) × 1.11m × 0.32m、FRP ガソリン機関、86.79kW、平成11年8月 B 水上オートバイ ピースマン、0.1トン 250-49572大阪、個人所有 2.66m (Lr) × 1.07m × 0.40m、FRP ガソリン機関、106.65kW、平成15年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 29歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年8月21日 免許証交付日 平成23年7月6日 （平成28年8月20日まで有効） B 船長B 男性 30歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年12月7日 免許証交付日 平成24年12月7日 （平成29年12月6日まで有効） 同乗者B 女性 30歳
死傷者等	重傷 1人（同乗者B）
損傷	A 右舷船首部に破口 B 左舷船首部及び左舷中央部に擦過傷、座席に裂傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、B船と共に唐尾海岸を発進し、A船が先航して海岸沿いに南西進した後、針路を

	<p>右に転じ、沖に向けて遊走した。</p> <p>船長Aは、約30km/hの速力で北北西進中、余り海岸から離れることが怖かったので、左に反転して戻ろうと思い、船首を右舷方に振った後、左舷前方約3mの海面を見ながら、左に旋回し、反転を間もなく終える頃、視線を前方に戻したところ、前方約5～10mにB船を認め、操縦ハンドルを左に切ったものの、平成25年7月15日12時10分ごろ、唐尾海岸沖において、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突し、A船がB船に乗り上げた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、A船の左舷後方約30mを約30km/hの速力で追走していたが、北北西進を始めて間もなく、A船の引き波で走りにくかったため、A船の後方を走ろうと思い、スロットルレバーを少し緩め、徐々に右舷方に針路を変え、A船との距離が約50mとなった頃、A船が旋回を始めたことを認めた。</p> <p>船長Bは、A船が旋回を始めたので、速力を約10～15km/hに下げ、A船の様子を見ていたところ、左反転を終えたA船と距離約60mでほぼ正面に向き合ったが、いずれA船が右か左に変針するので、A船が針路を変えた後、A船の動きに合わせて追走しようと思い、針路を保持して航行を続けていたところ、衝突の約1秒前、衝突の危険を感じたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、衝突によって全員が海に投げ出され、同乗者Bは、B船で唐尾海岸に運ばれた後、救急車で病院へ搬送され、左肋骨骨折及び左外傷性血気胸と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海面 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、左旋回を始める前、約2～3回、B船を確認しており、左舷後方のB船と距離が離れていたため、左に反転しても、衝突することはないと思っていた。</p> <p>船長Bの水上オートバイの操縦経験は、本事故当日が2回目であり、操縦時間が約2時間であった。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、唐尾海岸沖において、北北西進してから左回りに反転中、船長Aが、左舷前方約3mの海面に視線を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、前方約5～10mに接近したB船に気づき、操縦ハンドルを左に切ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、唐尾海岸沖を北北西進中、船長Bが、A船が左旋回を始めたことを認めて減速し、A船と正面で向き合う状態となったが、いずれA船が右か左に変針するだろうと思い、針路を保持して航行を続けたことから、A船と接近し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、唐尾海岸沖において、A船が北北西進してから左回りに反転中、B船が北北西進中、船長Aが、左舷前方約3mの海面に視線を向け、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船が左旋回を始めたことを認めて減速し、A船と正面で向き合う状態となったが、針路を保持して航行を続けたため、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>
参考	<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"> ・ 旋回中は、旋回方向の見張りを適切に行うこと。 ・ 追走する他船がいる場合は、他船の進路上を横切らない方向に旋回すること。 ・ 接近する他船については、衝突の虞を速やかに判断し、回避動作は早期にとること。