

## 船舶事故調査報告書

平成26年4月24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9月1日（日） 11時00分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市秋谷海岸南方沖 <small>かめぎ</small> 亀城礁灯標から真方位010° 2.4海里付近 （概位 北緯35°14.3′ 東経139°35.6′）
事故調査の経過	平成25年9月2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。
<b>事実情報</b> 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 ヒロシ、0.1トン 235-44362 神奈川、個人所有 2.71m (Lr) × 1.14m × 0.44m、FRP ガソリン機関、67.67kW、平成15年6月 B 水上オートバイ スズキ、0.1トン 235-43476 神奈川、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、96.4kW、平成14年5月
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 42歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年8月9日 免許証交付日 平成24年8月9日 （平成29年8月8日まで有効） B 船長 男性 43歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年7月29日 免許証交付日 平成21年7月6日 （平成26年7月28日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（同乗者A） B 軽傷 1人（同乗者B）
損傷	A 船首外板に破損、ハンドルに曲損等 B 船底部に擦過傷
事故の経過	船長A及び船長Bは、秋谷海岸で知人と一緒に行っていたバーベキューに参加し、平成25年9月1日10時50分ごろ、船長Aが、A

	<p>船の暖気運転を兼ねて後部座席に同乗者Aを乗せ、秋谷海岸から出発した。</p> <p>船長Bは、B船の後部座席に同乗者Bを乗せ、もう1艇の水上オートバイと共に秋谷海岸を出発した。</p> <p>A船は、秋谷海岸南方沖を時速約50kmの速力で南南西進し、その後方約10mをB船が追走していたところ、A船が、波が高く波の峰から谷間に落ち込み、船長Aが、スロットルレバーを緩めて減速したところ、左方向に約180度旋回した。</p> <p>船長Aは、波の峰からA船に向かって来るB船を見たものの、避ける間もなく、11時00分ごろA船の右舷船首部とB船の船底とが衝突し、船長A及び同乗者Aが、衝撃で海に投げ出された。</p> <p>船長Bは、B船の前方を航走する波の間に見え隠れしていたA船が、突然、停船したことを見てスロットルレバーを緩めて減速を行い、左転して避けようとしたものの、B船とA船とが衝突し、同乗者Bが、衝撃で転落した。</p> <p>船長Aは、A船のハンドルが左に曲がり、動かなくなったので、泳いでいた同乗者AをB船に乗せたところ、同乗者Aの意識がなくなり、船長Bが、B船に同乗者A及び同乗者Bを乗せて秋谷海岸へ航行し、知人が通報した救急車により、同乗者A及び同乗者Bが病院に搬送され、同乗者Aが小腸破裂と、同乗者Bが右前腕及び右腰部の打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>船長Aは、A船を自走させて秋谷海岸に戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4</p> <p>海象：波高 約1.5m、波向 南西、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>横須賀市には、04時47分に雷注意報、強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続していた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船の減速時、余裕がなく、後方の安全確認を行うことができなかった。</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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船及びB船は、秋谷海岸南方沖を南南西進中、B船が、A船の船尾至近を追走していたことから、A船が、波の谷間に落ち込み、減速して左方向に約180度旋回した際、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が波の谷間に落ち込んだので、後方の安全確認を行う間もなく減速したものと考えられる。</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、秋谷海岸南方沖において、A船及びB船が共に南南西進中、B船が、A船の船尾至近を追走していたため、A船が、波の谷間に落ち込み、減速して左方向に約180度旋回した際、A船と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>・ 周囲の状況が十分に確認できない状況では、航行しないこと。</li> <li>・ 他船を後方から追走する場合は、安全な距離を保って航行すること。</li> </ul>