

船舶事故調査報告書

平成26年4月17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8月11日（日） 13時25分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市江井崎南西方沖 淡路市所在の淡路山田港西防波堤灯台から真方位040° 2,350m 付近 (概位 北緯34° 28.0′ 東経134° 49.0′)
事故調査の経過	平成25年8月12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 ^{イオミック} I O M I C II、0.2トン 250-54973大阪、株式会社 I O M I C 3.10m (Lr) × 1.15m × 0.49m、FRP ガソリン機関、178kW、平成22年12月 B 水上オートバイ ^{ブラックマグナム} b l a c k m a g n u m、0.1トン 250-56317奈良、個人所有 2.89m (Lr) × 1.11m × 0.43m、FRP ガソリン機関、178kW、平成25年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年7月5日 免許証交付日 平成22年7月5日 (平成27年7月4日まで有効) 同乗者A 女性 24歳 B 船長B 男性 50歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年7月1日 免許証交付日 平成25年7月1日 (平成30年6月30日まで有効) 同乗者B 女性 26歳
死傷者等	A 重傷 1人（同乗者A） B 重傷 1人（同乗者B）
損傷	A 船首船底部に破口（廃船）

	<p>B 左舷船首部に亀裂、艇体内部に全面にわたるFRPの剝離（廃船）</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが操縦し、座席後方に同乗者A及び同乗者Bを乗せ、淡路市江井町の海岸沖を遊走していたが、江井埼西方沖でB船と会合し、船長AはB船に同乗者Bを移乗させた。</p> <p>船長Aは、江井埼西方沖を発進し、海岸沿いに約60km/hの速力で南南西進中、右舷前方約20mに同航しているB船を、また、左舷前方約200mに反航して来る‘バナナボートをえい航した水上オートバイ及びバナナボートの後方を追走する約2～3隻の水上オートバイ’（以下「水上オートバイ群」という。）をそれぞれ認めた。</p> <p>船長Aは、バナナボートには子供や女性が乗っており、水上オートバイ同士がすれ違えば、両船の航走波で三角波が立ち、バナナボートが動揺してバナナボートの搭乗者が落水する危険があったので、右に旋回して遠ざかろうと思い、右舷後方の安全確認を行い、左舷前方の水上オートバイ群を確認した後、右旋回したところ、前路で停船しているB船に気付いたが、どうすることもできず、平成25年8月11日13時25分ごろ、江井埼南西方沖において、A船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが操縦を行い、座席後方に同乗者Bを乗せ、江井埼西方沖を発進し、北西方に大きく左旋回してスラロームを2～3度行った後、約70km/hの速力まで増速して南南西進したが、船長Bが、同乗者Bに救命胴衣の脇をつかまれ、体を引っ張られて操縦がしにくく、同乗者Bが落水する危険があったので、スロットルレバーを放し、ブレーキ装置を作動させ、B船を停船させた。</p> <p>船長Bは、停船後、上半身を右にひねって後方を向き、同乗者Bにしっかりと腰に手を回すように指導し、前方に向き直ったとき、左舷船首至近に迫ったA船を認めたが、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A及び同乗者Bは、救助に駆けつけた仲間の水上オートバイで海岸へ運ばれた後、救急車で病院へ搬送され、同乗者Aが、右足^{ちゅうそく}中足^{こつ}骨及び足根^{そくこんこつ}骨骨折と、同乗者Bが、左鎖骨遊位端骨折、左肩甲骨骨折及び左腸骨骨折並びに肺挫傷と診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海面 平穏</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだん、旋回する際、前方を確認し、旋回側の後方を確認した後、旋回する方向を見ながら、旋回していたが、本事故当時は、バナナボートに接近して波を立ててはいけないという意識が強く、水上オートバイ群の動静に注意を向けており、また、B船はA船の前方を遊走していると思っていた。</p>

	<p>船長Bの水上オートバイの操縦経験は、操船回数が約10回であり、運転時間が約11時間であった。</p> <p>船長Bは、ふだん、周囲に他船がないことを確認してから停船していたが、本事故当時は、周囲には他船がないと思っていたので、周囲を確認せずに停船した。</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>A船及びB船には、ブレーキ装置が装備され、操縦ハンドルの左グリップにブレーキレバーがあり、ブレーキレバーを握れば、ブレーキシステムが作動し、スロットルレバーの位置に関係なくエンジンのパワーがカットされ、リバースゲートが下降するので、ブレーキ装置が装備されていない船と比べ、停止距離が短かった。</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、江井崎南西方沖を南南西進中、船長Aが、反航して来る水上オートバイ群に注意を向け、旋回方向の見張りを適切に行っていなかったことから、水上オートバイ群から遠ざかろうとし、右に旋回したところ、前路で停船していたB船に向首することとなり、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、江井崎南西方沖を南南西進中、船長Bが、B船を停船させる際、周囲には他船がないものと思い、周囲の確認を行わずにB船を停船させたことから、後方から航行して右旋回したA船の進路上で停船することとなり、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、停船後、上半身を右にひねって後方を向き、同乗者Bに同乗する際の姿勢について指導していたことから、左舷側から接近するA船に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、江井崎南西方沖において、A船が南南西進中、B船が停船中、船長Aが、反航して来る水上オートバイ群に注意を向け、旋回方向の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが周囲の確認を行わずにB船を停船させたため、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>参考</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"> ・水上オートバイで発進、停止、進路の変更又は旋回を行うときは、周囲の安全確認を行うこと。