

船舶事故調査報告書

平成26年7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14日（水） 10時57分ごろ
発生場所	石川県内灘町内灘海水浴場沖 石川県金沢市所在の金沢港西防波堤灯台から真方位084° 2,300m付近 （概位 北緯36° 38.8′ 東経136° 37.5′）
事故調査の経過	平成25年8月15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 ヤンジャツ、0.1トン 252-24872石川、個人所有 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、75.0kW、平成17年5月 B 水上オートバイ メルヘン ^ツ 2、0.1トン 231-19243石川、個人所有 2.70m (Lr) × 1.08m × 0.49m、FRP ガソリン機関、80.9kW、平成14年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年8月9日 免許証交付日 平成22年7月13日 （平成27年8月8日まで有効） B 船長B 男性 21歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年8月12日 免許証交付日 平成25年7月25日 （平成30年8月11日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長A）
損傷	A 右舷船首部に亀裂、右舷側バックミラーに折損 B 右舷船首部船底に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、内灘海水浴場沖を遊走していたところ、仲間のいる海岸に戻ろうと思い、約30km/hの速力（対地速

	<p>力、以下同じ。)で南東進中、後方から近づく他船の音に気付き、右舷後方約20～30mにB船を認めた。</p> <p>船長Aは、仲間のいる海岸に向け、針路を右に転じたかったが、B船がA船の右舷後方を走っており、A船が右転すれば、B船の進路を塞ぐことになるので、右転することを諦め、左転してB船の動向を確認することとした。</p> <p>船長Aは、約20～25km/hに減速し、海岸線と平行に北東進したが、追走されることが嫌だったので、一度停船しようと思い、後方を確認したところ、B船がA船の右舷後方約15～20mを追走しており、左に旋回して反転し、停船した。</p> <p>船長Aは、停船後、B船を右舷前方約30°約15～20mの距離に認め、仲間のいる海岸近くに投入したアンカーブイの位置を確認したことは覚えていたが、以後の記憶がなく、目が覚めたときは病院のベッドの上にあった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、内灘海水浴場沖を遊走中、反航して来るA船を認め、A船の後方を追走することとした。</p> <p>船長Bは、約20～25mの船間距離を保ちながら、A船の左舷後方を追走していたところ、スピードメーター横の警告灯の点滅を2回ほど見た後、追走を続けた。</p> <p>船長Bは、A船の左舷後方約20mを約20km/hの速力で追走中、聞き慣れない警告音が急に鳴り始めたので、視線を約2秒間警告灯に向け、その後、視線を前方に戻したところ、船首方約2mにA船を認め、慌ててスロットルレバーを緩めたものの、平成25年8月14日10時57分ごろ、内灘海水浴場沖において、B船とA船とが衝突し、B船は、A船を乗り切り、約5m先で停船した。</p> <p>船長Bは、衝突後、落水していた船長Aの救助に向かい、意識を失っていた船長Aを駆けつけた仲間の水上オートバイに引き上げ、海岸へ運んだ。</p> <p>船長Aは、仲間が119番通報を行い、救急車で病院へ搬送され、溺水及び下顎骨骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<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>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び船長Bは、友人3人と共に10時30分ごろ内灘海水浴場に到着し、A船及びB船をトレーラーから降ろした後、投入したブイに係留した。</p> <p>船長Bは、A船の約20～25m後方において、主にA船の中心線から左に約1.0～1.5m離れた位置を追走していた。</p> <p>船長Bは、本事故後、B船の船舶所有者からスピードメーター横の警告灯がオイル残量の警告ランプであることを聞いた。</p>

	<p>船長A及び船長Bは、共に救命胴衣を着用していた。</p> <p>内灘海水浴場に設置されたルール看板には、内灘の海浜利用に関するルールとして次の記載があった。</p> <p>サーフィン等や水上バイクなどは、互いの衝突を防止するために十分な間隔（50m程度）をあけて行いましょう。</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、内灘海水浴場沖を北東進中、船長Aが、B船に追走されるのが嫌だったので、一度停船しようと思い、右舷後方にB船がいることを確認した後、左に旋回してA船を停止させようとした際、B船の動向を確認していなかったことから、追走するB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、内灘海水浴場沖をA船の後方を追走して北東進中、船長Bが、B船の警告音が鳴り始めたので、警告灯に視線を向けたことから、船首方約2mで停止していたA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、内灘海水浴場沖において、A船及びB船が共に北東進中、船長Aが、左に旋回してA船を停止させようとした際、B船の動向を確認しておらず、また、船長Bが、A船の後方を追走中、警告灯に視線を向けたため、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>
<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"> ・水上オートバイを追走する際は、先行する水上オートバイが旋回して自船の前路に進出しても、避けることができるよう、安全な距離を保って航行すること。 ・友人同士で水上オートバイの遊走を行う際は、針路を変更する際の合図を定め、後方の安全確認を行うとともに、追走する水上オートバイに分かるように定めた合図を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

