

# 船舶事故調査報告書

平成27年10月22日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

|                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類                                                      | 衝突                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 発生日時                                                      | 平成25年8月24日 15時15分ごろ                                                                                                                                                                                                                                  |
| 発生場所                                                      | 広島県 <sup>おおさかみしま</sup> 大崎上島町外浜海岸沖<br>木江 <sup>きのえ</sup> ターミナルシーバース灯から真方位343° 2,760m付近<br>（概位 北緯34° 14.01′ 東経132° 50.66′）                                                                                                                              |
| 事故調査の経過                                                   | 平成25年8月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。                                                                                                                                                                             |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A プレジャーボート はまあ、5トン未満<br>270-20673広島、個人所有<br>6.06m (Lr) × 1.87m × 0.85m、FRP<br>ガソリン機関、51.50kW、昭和55年6月13日<br>B 水上オートバイ <sup>ウルトラ</sup> ULTRA <sup>エックス</sup> 250 X、0.1トン<br>240-61517広島、個人所有<br>2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP<br>ガソリン機関、180kW、平成20年8月 |
| 乗組員等に関する情報                                                | A 船長A 男性 37歳<br>二級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成18年12月1日<br>免許証交付日 平成23年11月16日<br>（平成28年11月30日まで有効）<br>B 船長B 男性 30歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成22年3月8日<br>免許証交付日 平成22年3月8日<br>（平成27年3月7日まで有効）<br>同乗者B <sub>1</sub> 女性 26歳<br>同乗者B <sub>2</sub> 男性 31歳 |
| 死傷者等                                                      | A なし<br>B 死亡 1人（同乗者B <sub>1</sub> ）、重傷 2人（船長B及び同乗者B <sub>2</sub> ）                                                                                                                                                                                   |
| 損傷                                                        | A 左舷船首部に破口<br>B 左舷船首部に破損                                                                                                                                                                                                                             |

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>事故の経過</p>  | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、‘外浜海岸で開催されているイベント’（以下「本件イベント」という。）参加者4人を同乗させ、本件イベント参加者3人が搭乗したW字形の浮体（以下「本件浮体」という。）を長さ約18mのロープでつなぎ、外浜海岸の砂浜に設けた発着場所（以下「本件発着場所」という。）を出発し、遊走を始めた。</p> <p>船長Aは、舵輪後方に立って操船に当たり、本件浮体をえい航して外浜海岸の約200～300m沖を南北方向に遊走し、本件浮体の搭乗者をA船の同乗者と交替させて遊走を続けた後、右転して本件発着場所に向かおうとしたとき、右舷前方の本件発着場所北側50m付近に、白波を立てて沖に向かうB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船の船首が左右に振れていたため、B船の動きを見ながら右転し、本件発着場所に向けて約25km/hの速力で東進を始めたとき、左舷船首方となったB船の船首が振れてA船の右舷側に向いたので、左舵を取ったところ、船首方間近に接近したB船の船首が再び振れてA船の左舷側に向いたので、右舵一杯を取った。</p> <p>A船は、右転を始めた平成25年8月24日15時15分ごろ、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船から3人が落水したので、機関を中立運転として海に飛び込み、本件発着場所付近に停泊していた水上オートバイで来援した本件イベント担当者2人の協力を得て、船長B、同乗者B<sub>1</sub>及び同乗者B<sub>2</sub>をA船に乗せ、外浜海岸に運んだ。</p> <p>外浜海岸にいたイベント担当者は、消防署、警察及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、後部座席にいずれも本件イベント参加者である同乗者B<sub>1</sub>及びその後ろに同乗者B<sub>2</sub>を乗せ、本件発着場所付近を出発して遊走中、A船と衝突した。</p> <p>同乗者B<sub>1</sub>は、外浜海岸で心肺蘇生措置が施され、救急車で大崎上島町の病院に搬送されたが、死亡が確認された。</p> <p>船長Bは、広島市消防局のヘリコプターで広島市の病院に搬送され、上顎骨骨折、下顎骨骨折、下顎裂創、外傷性顔面神経損傷、誤嚥性肺炎、急性硬膜外血腫及び敗血症と診断され、また、同乗者B<sub>2</sub>は、大崎上島消防署所属の救急患者輸送艇で広島県東広島市安芸津港まで運ばれた後、救急車で広島県呉市の病院に搬送され、左大腿骨骨折及び脳挫傷等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船の損傷状況 参照）</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 雨、風向 北西、風力 1、視界 良好<br/>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>その他の事項</p> | <p>本件イベントは、大崎上島町商工会青年部が主催者（以下「本件主</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

催者」という。) となって開催された事業であった。

本件イベントでは、A船、B船及び別の水上オートバイ（以下「C船」という。）のほか、シーカヤック5艇が使用されていた。

C船は、バナナボートのえい航に使用され、本事故時、本件発着場所付近に停泊していた。

シーカヤックは、外浜海岸の砂浜とオイルフェンスとで囲まれた水域内で使用され、A船、B船及びC船の遊走水域と分離されており、オイルフェンス沖側に警戒船1隻が配置されていた。

A船、B船及びC船の遊走水域は、同じであった。

水上バイク事故対策委員会が本事故後に作成した水上バイク事故に関する報告書によれば、本件主催者の水上オートバイ担当者は、本件発着場所付近を出発する船長Bに対し、少し雨が降っているので視界に注意すること、スピードを出さないこと、1周したら帰ってくること、他の水上オートバイや船があるので気を付けることを口頭で注意した旨の記載がある。

本件主催者は、B船が、本件浮体をえい航しているA船及びC船に接近しないことや、A船、B船及びC船が各発着場所から発進し、また各発着場所へ向けて帰る際の航行経路や徐行することについての取決めを、本件イベント参加者のうち水上オートバイの操縦を希望する者への案内書類に記載するなどして事前に周知徹底を図っていなかった。

本件主催者は、特殊小型船舶操縦士の操縦免許を受有し、水上オートバイの操縦経験があることを条件として、本件イベント参加者がB船を操縦することを認めていた。

A船は、有効な音響による信号を行う手段として舵輪の近くに笛を備えていた。

船長Aは、平成18年12月にA船を購入し、ふだん、A船を釣りの目的で使用しており、また、平成24年に本件浮体を職場の同僚と共同で購入し、A船を操縦して本件浮体をえい航することに慣れていた。

船長Aは、本件イベント担当者から依頼され、A船及び本件浮体を提供し、A船の操縦を担当していた。

船長Aは、衝突後に機関を中立運転とするまで、機関を操作していなかった。

船長Bは、本件イベント参加者であったが、特殊小型船舶操縦士の操縦免許を受有しており、平成24年8月に外浜海岸で開催された本件イベントと同様なイベントにも参加して水上オートバイを操縦した経験があったので、本件主催者の許可を得て、B船に本件イベント参加者を同乗させて操縦していた。

船長Aは、救命胴衣を着用していなかったが、A船の同乗者4人及

|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                    | <p>び本件浮体の搭乗者3人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長B及びB船の同乗者2人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長B及び同乗者B<sub>2</sub>は、本事故当時の記憶を失っていた。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B 不明</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、外浜海岸沖において、本件浮体をえい航して遊走中、船長Aが、船首を左右に振りながら接近するB船を認めたものの、速力を保持して遊走を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件発着場所に向けて約25km/hの速力で東進を始めたとき、左舷船首方となったB船の船首が振れてA船の右舷側に向いたので、左舵を取ったところ、B船の船首が再び振れてA船の左舷側に向いたので、右舵一杯を取り、B船の船首が左右に振れながら急速に接近することから、速力を保持していた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、外浜海岸沖を遊走中、A船と衝突したものと考えられるが、船長B及び同乗者B<sub>2</sub>が本事故当時の記憶を失っていることから、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本件主催者は、A船、B船及びC船を同じ水域で遊走させていたが、B船が、本件浮体をえい航しているA船及びC船に接近しないことや、A船、B船及びC船が各発着場所から発進し、各発着場所へ向けて帰る際の航行経路や徐行することについての取決めを、本件イベント参加者のうち水上オートバイの操縦を希望する者への案内書類に記載するなどして事前に周知徹底を図っていなかったものと考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>                                                                   | <p>本事故は、外浜海岸沖において、A船及びB船が共に遊走中、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>本件主催者は、本事故後、外部の有識者等で構成する事故対策委員会を設置し、同委員会により、イベント開催時の事故防止対策として、本件主催者に対し、次の事項等の提言がなされた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・危機管理本部（仮称）を設置し、イベント等に関わる安全対策の事前審査及び安全対策に関する担当者の研修等の業務を行うこと。</li> <li>・安全・危機管理に係る規則を策定し、担当者等に周知するとともに、規則に沿ったイベント等を遂行すること。</li> <li>・事故発生の可能性のあるイベントに対する安全対策マニュアルを整備すること。</li> </ul> <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>・船首が左右に振れながら急速に接近する他船を船首方間近に認</li> </ul>                                                                                                                                                                                  |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>め、その船舶の意図若しくは動作を理解することができないときは、汽笛による警告信号（汽笛を備えることを要しない船舶にあっては、有効な音響による信号）を行うとともに、前進行きあしを止めること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 水上オートバイやプレジャーボートを利用するイベントを企画する場合、速力の速い船舶が、浮体をえい航している船舶に接近しないことや、各船舶が各発着場所から発進し、各発着場所へ向けて帰る際の航行経路や徐行することについての取決めを、イベント参加者のうち水上オートバイの操縦を希望する者への案内書類に記載するなどして事前に周知徹底を図っておくことが望まれる。</li></ul> |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

付図1 事故発生場所概略図



写真1 A船



写真2 B船の損傷状況

