

船舶事故調査報告書

平成27年5月28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26年6月29日 11時00分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県姫路市の男鹿島北西岸沖 男鹿島灯台から真方位325° 2,280m付近 (概位 北緯34° 40.48′ 東経134° 34.12′) |
| 事故調査の経過 | 平成26年7月28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 アペックスⅢ、0.2トン 253-32141兵庫、株式会社アペックスグループ 3.10m (Lr) × 1.15m × 0.49m、FRP ガソリン機関、178kW、平成23年4月 B 水上オートバイ 海、0.1トン 260-45744兵庫、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、112kW、平成20年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 46歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年10月6日 免許証交付日 平成23年10月6日 (平成28年10月5日まで有効) B 操縦者B 男性 35歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年7月11日 平成25年7月10日をもって失効していた。 |
| 死傷者等 | 重傷 1人（船長A） |
| 損傷 | A ハンドルに凹損、右舷船尾及び左舷船首に擦過傷 B 船底に擦過傷 |
| 事故の経過 | A船及びB船は、行き先が同じ男鹿島であった船長Aの知人が操船するプレジャーボートにえい航され、平成26年6月29日10時55分ごろ男鹿島北北西方沖に至り、A船に船長Aが、B船に操縦者Bがそれぞれ1人で乗り、同プレジャーボートを離れ、男鹿島北西岸の民 |

| | |
|---------------|--|
| | <p>宿（以下「本件施設」という。）へ向けて南進を始めた。</p> <p>船長Aは、本件施設の北方沖400m付近に至った所で船首やや右方に浮流物を発見し、同浮流物を船底部の吸入口から吸い込めば、ウォータージェット推進装置に故障が発生して航行できなくなると思い、とっさにスロットルレバーを放して停船した。</p> <p>船長Aは、停船したことを機に本件施設付近を見てA船の係留場所を探していたところ、A船の船首が南西方を向いた頃、後方から叫び声が聞こえ、振り向く途中で目の前が真っ暗になった。</p> <p>船長Aは、気が付いたときには海に浮いており、腰の辺りに痛みを感じていたものの、自力でA船に上がった。</p> <p>A船とB船との衝突を知った船長Aの知人は、プレジャーボートをA船に着け、船長Aを移乗させて本件施設の棧橋へ運んだ。</p> <p>船長Aは、本件施設からの通報で来援した救急艇で姫路市姫路港に搬送されたのち、待機していた救急車に引き継がれて同市の病院へ搬送された。</p> <p>船長Aは、腰椎骨折の診断を受け、一旦帰宅したものの、後日、痛みの範囲が広がったので、姫路市の病院で受診したところ、右第1～4腰椎横突起骨折と診断され、約3週間入院した。</p> <p>A船は、男鹿島北西岸を訪れていた船長Aの別の知人のプレジャーボートで岡山県備前市のマリーナにえい航された。</p> <p>操縦者Bは、A船を正船首方約15～20mに見て約35～40km/hの速力で南進中、左右及び後方に他船が存在していないかどうか確認することとし、右方を1秒程度振り向き、次いで、左方を2～3秒程度振り向いたのち、前方に向き直した際、約4～5m前方に止まっているA船を認め、スロットルレバーを放したものの、11時00分ごろB船の船首部とA船の右舷船尾部とが衝突し、A船に乗り上げたことを認めた。</p> <p>操縦者Bは、B船が、船長Aの体に当たり、また、A船上で止まりそうになったので、前傾させてA船の左舷船首方に着水させ、振り返ったところ、B船の左舷船尾方約2mにA船へ上がろうとしている船長Aを見てB船を反転させた。</p> <p>操縦者Bは、自力航行して本件施設の棧橋へ向かった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、本件施設へ向けて航行中に右舷後方を見た際、B船が、船尾やや右方をA船と同程度の速力で航行していることを知った。</p> <p>船長Aは、浮流物を発見したのが突然であったので、後方の確認を行う時間的な余裕がなかった。</p> <p>船長Aは、本事故後、B船が、A船の右舷船尾部に衝突して乗り上</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>げた際に落水したものだと思った。</p> <p>操縦者Bは、A船の後方を航行して本件施設に向かっていった際、周囲に水上オートバイが数隻航行していることを認めていた。</p> <p>操縦者Bは、右舷側には陸地が存在せず、海だけが見えている状況で視界が広がったので、右方の確認は正船尾方まで振り返る必要もなく、短時間で広範囲を見ることができたが、左舷側には陸地が続いており、振り返って左方の確認を行ったので、右方の確認よりも時間がかかった。</p> <p>操縦者Bは、ふだん、仲間と遊走する際、本事故当時程度の速力で航行する場合は、前後の間隔を30m程度空けており、また、約50～60km/hの速力で航行する場合は、前方を航行する船舶（先行船）の真後ろではなく、左方又は右方に約10～20m寄ることにしていた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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 なし、B なし</p> <p>A船は、男鹿島北西岸沖において、本件施設に向けて南進中、船長Aが、右舷船首方に漂流物を発見して停船したところ、後方を航行していたB船が接近し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、男鹿島北西岸沖において、本件施設に向けてA船の後方を南進中、操縦者Bが、A船の正船尾方約15～20mの所を航行していたことから、左右の確認を行っている間に停止したA船に接近し、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、男鹿島北西岸沖において、A船及びB船が共に本件施設に向けて南進中、操縦者Bが、A船の正船尾方約15～20mの所を航行していたため、左右の確認を行っている間に停止したA船に接近し、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"> ・先行船を追走する場合、先行船が停止するなどの不測の行動を起こしても、衝突を回避することができるよう、前方との距離を十分に空けたり、真後ろを航行せずに左右に寄ったりすること。 |

付図1 事故発生場所概略図



※国土地理院 電子国土 Web システム使用