

# 船舶事故調査報告書

平成29年1月26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28年7月18日 12時30分ごろ
発生場所	香川県土庄町豊島北西岸北方沖 家浦港中央一文字防波堤西灯台から真方位261°1,350m付近 (概位 北緯34°29.4' 東経134°02.7')
事故の概要	水上オートバイT-FLASHⅢは、錨泊中、また、水上オートバイGENは、遊走中、両船が衝突した。 T-FLASHⅢは、同乗者が負傷し、左舷船尾部に凹損を生じ、また、GENは、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年7月29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。 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 T-FLASHⅢ、0.1トン 271-36608岡山、株式会社坪井 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、75.00kW、平成18年8月 B 水上オートバイ GEN、5トン未満 272-21278岡山、株式会社ゲン設計 2.70m (Lr) × 1.08m × 0.49m、FRP ガソリン機関、106.60kW、平成13年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 37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25年6月28日 免許証交付日 平成25年6月28日 (平成30年6月27日まで有効) B 船長B 男性 35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25年6月28日 免許証交付日 平成25年6月28日 (平成30年6月27日まで有効)
死傷者等	A 軽傷 1人（同乗者A）

	B なし
損傷	A 左舷船尾部に凹損 B 船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 約3.8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、豊島北西岸の砂浜の水際から約5m、水深約1mの場所で、エンジンを停止し、船首を北東方に向け、船尾からアンカーを海中に投下して錨泊し、浮体をえい航して遊走する準備をしていた。</p> <p>A船は、船長Aが、操縦席に腰を掛け、顔を右舷側の砂浜の方に向け、複数の知人が浮体に乗り込むのを見ていて何気なく左舷側を振り向いたところ、至近に迫ったB船を認めたが、どうすることもできず、平成28年7月18日12時30分ごろ、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、右舷側に横転した。</p> <p>同乗者Aは、A船の後部座席に腰を掛け、体を右側にひねってA船の後方付近を見ていたところ、衝撃を感じて右舷側に投げ出された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、豊島北西岸北方沖で遊走していたところ、A船に水しぶきを掛けようと思い、約40～45km/hの対地速力でA船に向かって航行した。</p> <p>B船は、船長Bが、A船との距離が約10mとなったので、アクセルレバーから指を離してハンドルを左に切り、すぐにアクセルレバーを引き、加速してA船に水しぶきを掛けようとしたものの、思うような左転ができずにA船に接近し、A船との衝突の危険を感じてアクセルレバーを引いた状態でハンドルを右に切ったとき、急に加速してA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、痛みを訴える同乗者Aを見て、仲間が操船するプレジャーボートに同乗者Aを乗せて岡山県岡山市所在のマリーナまで運び、仲間のうちの1人が海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに救急車を要請した。</p> <p>同乗者Aは、病院に搬送され、左下腿打撲傷等と診断された。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長A、船長B及び同乗者Aは、会社関係の知人同士で、他の家族等を含めた総勢14～17人のグループとしてA船、B船及びプレジャーボート2隻に分乗して岡山市所在のマリーナから豊島北西岸の砂浜に遊びに来ていた。</p> <p>船長Aは、A船の船尾からロープで繫いだ状態の浮体を砂浜に置き、複数の搭乗者のうちの1人が救命胴衣を着用することに手間取っているのを見ていたが、搭乗者が搭乗し終えてからA船に乗船すれば</p>

	<p>良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、小型船舶操縦免許を取得してから約3年で、B船を操縦した経験が約40～50回あり、これまでに水しぶきを掛けるような行為を何回か行ったことがあったが、本事故後、A船に水しぶきを掛けるような行為を行わなければ良かったと思った。</p> <p>B船は、シーズンオフには船舶修理業者によるメンテナンスが行われていたが、今年初めて操縦した本事故当日は、エンジンの掛かりが悪かった。</p> <p>船長Bは、豊島到着時にB船の試運転を行った際、思うように加速しないので調子が悪いと感じていたが、本事故前の遊走中はふだんの調子に戻ったと思った。</p> <p>船長Aは、本事故以前にA船及びB船のエンジン等の調子が悪いと感じられた時は自らが調整を行っていたが、本事故当日は、B船の調子に戻ったと思い、調整を行わなかった。</p> <p>船舶修理業者は、毎年、A船及びB船のエンジンを分解して高圧洗浄し、プラグ及びバッテリーを新替えしていた。</p> <p>船舶修理業者は、本事故後、B船の不具合を調査したところ、燃料油管に詰まりが生じて十分な燃料油がエンジンに達していないものと思った。</p> <p>船長A、船長B及び同乗者Aは、いずれも救命胴衣を着用しており、アルコール類を摂取していなかった。</p>
<p><b>分析</b></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 A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、豊島北西岸北方沖において、錨泊中、船長Aが右舷方に顔を向け、知人が浮体に乗り込むのを見ていたところ、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、豊島北西岸北方沖において、遊走中、船長BがA船に水しぶきを掛けようとして接近した際、思うような加速及び左転ができなかったことから、A船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故当時、燃料油管に詰まりが生じて十分な燃料油がエンジンに達していなかったことから、思うような加速及び左転ができず、A船との衝突の危険を感じてアクセルレバーを引いた状態でハンドル操作を行ったところ、急に加速した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、豊島北西岸北方沖において、A船が錨泊中、B船が遊走中、船長Bが、A船に水しぶきを掛けようとして接近した際、思うような加速及び左転ができなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>

<b>参考</b>	<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>・ 遊泳者や他船に水しぶきを掛けようとするなど危険な操縦及び航行をしないこと。</li><li>・ エンジンに不具合を感じたら運航を中止し、整備を行うこと。</li></ul>
-----------	--

付図1 事故発生経過概略図

