

# 船舶事故調査報告書

令和2年6月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

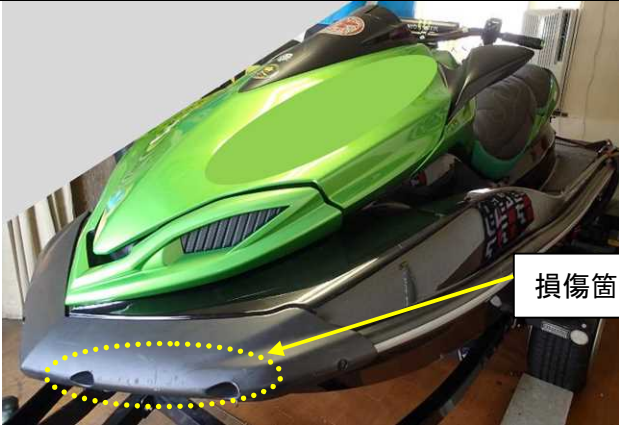
委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年8月4日 13時20分ごろ
発生場所	山口県長門市青海島南南西方沖 今岬灯台から真方位109° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.2′ 東経131° 10.8′）
事故の概要	水上オートバイ310L <sup>エルエックス</sup> X及び水上オートバイL <sup>ラッシー</sup> USY7は、共に西進中、両船が衝突した。 310LXは、船長が負傷し、左舷船尾部座席架台に擦過傷を生じ、また、LUSY7は、船長が負傷し、左舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 310LX、0.1トン 270-48918山口、株式会社アヴァンツァーレ 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、221.00kW、平成30年5月 B 水上オートバイ LUSY7、0.1トン 291-43053山口、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、213.00kW、平成24年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 35歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年9月16日 免許証交付日 平成26年9月16日 (令和元年9月15日まで有効) B 船長B 男性 31歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年9月16日 免許証交付日 平成26年9月16日 (令和元年9月15日まで有効)
死傷者等	A 軽傷 1人（船長A）

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船尾部座席架台に擦過傷 B 左舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、青海島波の橋立東南東端沖において、船長Aが乗り組み、知人（以下「同乗者A」という。）を船尾側の座席に同乗させて遊走を始め、約60km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で西進した。</p> <p>船長Aは、出発した後に左舷方に南進する別の水上オートバイを見てB船と思い、同船は離れて行ったと認識した。</p> <p>A船は、船長Aが他船はいないと思ったので反転して出発した浜辺に帰ろうとして、約40～50km/hの速力に減速して左転したときに、至近にA船に向かってくるB船に気付いて更に左舵を取って増速して船尾を離そうとしたが、令和元年8月4日13時20分ごろ左舷船尾部とB船の左舷船首部が衝突した。（写真1参照）</p> <div data-bbox="753 898 1254 1296" data-label="Image"> </div> <p>写真1 A船左舷船尾部座席架台</p> <p>船長Aは、腰部打撲等を負い、座席に座ったままハンドルにもたれて意識を失っていたが、しばらくして意識が戻り、緊急エンジン停止コードが外れてA船の機関が停止しており、船首方約10mにB船が、右舷船尾方約2～3mに同乗者Aが浮いているのを視認した。</p> <p>A船は、船長Aが機関を始動し、同乗者Aを收容して、B船と共に出発した浜辺に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船が波の橋立沖の遊走を開始して西進したのを見て、A船を追って西進した。</p> <p>B船は、A船の左舷船尾方約50mのところを約60km/hの速力で追走を始め、A船の左舷方約3～4mに追いつこうと増速して約15mまで近づいたところ、A船が急に左転してきたのを視認して、右舵を取るとともに少し減速したがどうすることもできず、左舷船首部とA船の左舷船尾部が衝突した。（写真2参照）</p>

	 <p style="text-align: center;">写真2 B船</p> <p>船長Bは、右舷方に飛ばされ、落水して気が付いたとき、B船が約10mのところを浮いていたので、B船まで泳いで自力で乗船し、機関を再始動して、A船と共に出発した浜辺に向かった。</p> <p>船長Bは、波の橋立の東南東端の浜辺に到着後、胸などに痛みがある様子だったので付近にいた船長Aの家族及び知人の看護師に進言されて、救急車により、山口県山口市内の病院に搬送され、外傷性血気胸、肺挫傷及び肋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>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ときどき、B船で別の知人を同乗させて遊走することがあり、その際はその同乗者から、船尾方の他船などの情報を知らされていたが、本事故の際は、乗船の経験の少ない同乗者Aであったので自身で注意して船尾方を見る必要があったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、日頃、航走時、サイドミラーで船尾方を見ても、航走波で見え難いので、主に船首方から斜め後方までの見張りを行っていた。</p> <p>船長A、同乗者A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長A及び船長Bは、共に海上保安庁への通報を行わなかった。</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、青海島南南西方沖において、西進中、船長Aが、左舷船尾方に他の水上オートバイはいないと思い、接近するB船に気付かずに左転したことから、左転後に至近のB船を見て避けようとしたものの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出発の際に左舷方（南方）に進む別の水上オートバイを見てB船と思い、B船は離れて行ったと認識したことから、左舷船尾方に他の水上オートバイはいないと思い、左転したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、青海島南南西方沖において、西進中、船長Bが、A船に追いつこうとA船の左舷船尾方約15mまで接近して航行したことから、A船が急に左転したのを認めて避けようとしたものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の左舷方約3～4mまで追いつこうとしたことから、A船の左舷船尾方約15mに接近したものと考えられる</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、青海島南南西方沖において、A船及びB船が、共に西進中、船長Aが、左舷船尾方に他の水上オートバイはいないと思い、接近するB船に気付かずに左転したため、左転後に至近のB船を見て避けようとしたものの間に合わず、また、船長Bが、A船に追いつこうとA船の左舷船尾方約15mまで接近して航行したため、A船が急に左転したのを認めて避けようとしたものの間に合わず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・水上オートバイの船長は、常時適切な見張りを行い、旋回時は、周囲の状況を十分に把握した上で操作し、また、航走波が見張りの障害になるときは、減速するなどの措置を採ること。</li> <li>・水上オートバイの船長は、別の水上オートバイを追走する時、別の水上オートバイが自船を認識することなく急に旋回などを行うことがあることを考慮し、不要な接近を行わないこと。</li> <li>・海上において、事故を起こし、負傷者等がいる時は、速やかに消防または海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

