

船舶事故調査報告書

平成26年5月8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9月22日（日） 10時10分ごろ |
| 発生場所 | 三重県英虞湾住吉の瀬付近 三重県志摩市所在の大鼻灯台から真方位287° 500m付近 （概位 北緯34° 16.3′ 東経136° 49.7′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年10月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 ^{アールエックスティー エックス} R X T - X 260RS、0.2トン 240-63716 愛知、個人所有 3.10m (Lr) × 1.15m × 0.49m、FRP ガソリン機関、178.00kW、平成24年5月 B 水上オートバイ ^{エムジェー ハイ アウトプット} M J High Output、0.1トン 240-61090 岐阜、個人所有 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、103.90kW、平成20年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 41歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成9年9月16日 免許証交付日 平成24年6月21日 （平成29年9月15日まで有効） B 船長B 男性 36歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年10月13日 免許証交付日 平成24年6月11日 （平成29年6月10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 左舷船首船底部に擦過傷 B 左舷船尾部の船体に亀裂及び擦過傷 |
| 事故の経過 | A船及びB船は、船長A及び船長Bが1人でそれぞれ乗り組み、仲間の水上オートバイ6艇と共に志摩市の御座白浜海水浴場沖から深谷 |

| | |
|---------------|---|
| | <p>水道に向け、英虞湾において、案内役の漁船（以下「本件漁船」という。）の船尾方をそれぞれ航走した。</p> <p>船長Bは、右舷側の風景や養殖いかだ等を眺めながら、約35km/hの速力で南東進する本件漁船を追走していた。</p> <p>船長Aは、A船を8艇の水上オートバイの最後尾の位置とし、船首方の本件漁船に注意を向けながら、操船していたところ、突然、右舷方から至近で横切ろうとしているB船が視界に入った。</p> <p>船長Aは、船長Bが右舷方に顔を向け、A船に気付いていない様子だったので、とっさにハンドルを右に切ったが、平成25年9月22日10時10分ごろ、住吉の瀬付近において、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突し、A船がB船の左舷船尾部に乗り揚げて乗り越えた。</p> <p>船長Aは右舷方に、船長Bは左舷船首方にそれぞれ飛ばされて落水した。</p> <p>B船は、A船に左舷船尾を押されて左回頭し、緊急エンジン停止スイッチが外れ、左舷側をA船の左舷側に向かい合わせた状態で停止した。</p> <p>船長Aは負傷して浮いており、また、船長Bは意識のない状態で浮いていたところ、仲間の水上オートバイに救助された。</p> <p>船長Aは、家族の操船するA船で、船長Bは本件漁船で志摩市浜島港までそれぞれ運ばれ、救急車で志摩市内の病院まで搬送された。</p> <p>B船は、船長Aの家族が操船し、A船と共に浜島港まで航行した後、志摩市所在のマリーナに帰った。</p> <p>船長Aは、胸腹部打撲と、船長Bは、肺挫傷、肺気胸、骨盤骨折等と病院でそれぞれ診断された。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好</p> <p>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>A船、B船及び6艇の水上オートバイの船長は、本事故発生の水域が初めてであり、水域に関する情報も入手していなかったため、本件漁船を追走していた。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、本事故時の記憶を失っていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、共に会社の同僚であり、船長Aが平成9年に小型船舶操縦免許証を受有してから、船長Bが平成16年に小型船舶操縦免許証を受有してからそれぞれ年平均10回ほど船長として水上オートバイに乗船していた。</p> <p>船長Aの2人の家族は、本事故時、本件漁船に乗船していた。</p> <p>英虞湾は、支湾が複雑に入り込んでいるリアス式の海岸線を持つ、三重県志摩半島南部に位置する湾であり、西に湾口が開け、東の湾奥に小島及び真珠の養殖いかだが多数点在している。</p> |

| | |
|--|--|
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船及びB船は、英虞湾の住吉の瀬付近において、南東進する本件漁船を共に追走中、A船の右舷方からB船が横切る態勢となったところ、船長Aが、船首方の本件漁船に注意を向け、右舷方の見張りを行っておらず、また、船長Bが右舷方に顔を向けていたことから、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の右舷方からB船が横切る態勢となった状況は、船長Aが接近するまでB船に気付いておらず、船長Bは、本事故当時の記憶を失っていることから、明らかにすることができなかった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、A船及びB船が英虞湾の住吉の瀬付近において、南東進する本件漁船を共に追走中、A船の右舷方からB船が横切る態勢となったところ、船長Aが右舷方の見張りを行っておらず、また、船長Bが右舷方に顔を向けていたため、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"> ・航走中は、常時周囲の見張りを行うこと。 |