

船舶事故調査報告書

平成27年10月29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9月16日 14時20分ごろ
発生場所	広島県呉市海上保安大学校南方沖 <small>こうるめ</small> 小麗女島灯台から真方位062°910m付近 （概位 北緯34°14.65′ 東経132°31.67′）
事故調査の経過	平成26年9月17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 パーシー、0.1トン 270-46198広島、国土交通省 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、103kW、平成19年10月 B 水上オートバイ トーマス、0.1トン 270-46197広島、国土交通省 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、103kW、平成19年10月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 19歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年7月10日 免許証交付日 平成26年7月10日 （平成31年7月9日まで有効） 船長B 女性 20歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年7月10日 免許証交付日 平成26年7月10日 （平成31年7月9日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長A）、軽傷 1人（同乗者A ₁ ）
損傷	A 船首部に亀裂を伴う擦過傷及び右舷中央部に擦過傷等 B 船首部から船尾部にかけての船底に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、学生2人（以下「同乗者A ₁ 」及び「同乗者A ₂ 」という。）を乗せ、‘海上保安大学校（以下「本件大学校」という。）での小型船舶の操船実習’（以下「本件操船実習」

	<p>という。)の一環として、本件大学校南方沖で航走を開始した。</p> <p>船長Aは、‘水上オートバイとヨットとの実習海域を東西に区分するために設定された見通し線’（以下「本件見通し線」という。）の東側（水上オートバイの区域）を本件見通し線に沿って約20km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進し、本件大学校の護岸近くで減速して右旋回を開始した。</p> <p>A船は、右旋回中、船長Aが、右舷方至近にA船に接近するB船を認めたものの、どうすることもできず、本件大学校南方沖において、平成26年9月16日14時20分ごろ、その右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、学生（以下「B船同乗者」という。）2人を乗せ、A船と同じく本件大学校南方沖で航走を開始した。</p> <p>船長Bは、A船の後方を走ろうと思い、A船の右舷後方約20mの所を約20km/hの速力で追走した。</p> <p>船長Bは、本件大学校の護岸近くになった時、A船が左旋回するように見えたので、A船と反対方向に旋回しようと思い、右舷後方を確認しながらハンドルを少し右に切った。</p> <p>B船は、船長Bが、B船同乗者の「危ない」という声で船首方を振り向き、右旋回中のA船を至近に認めたが、どうしてよいのか分からずにスロットルレバーを引き、増速した状態でA船と衝突した。</p> <p>船長A、同乗者A₁及び同乗者A₂は、衝突時の衝撃で海中に転落し、本件大学校の警戒船に救助され、船長Aが、救急車で病院に搬送されて3日間の入院後、約3週間の経過観察を要する頸椎捻挫、約1か月の経過観察を要する右^{じょうがくこつ}上顎骨骨折等と、また、同乗者A₁が本件大学校の診療所で右肩打撲及び口内切創とそれぞれ診断された。</p> <p>船長B、B船同乗者2人及び衝突時の衝撃で海中に転落した同乗者A₂に負傷はなかった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況（右舷側）、写真2 A船の損傷状況（船首部）、写真3 B船の損傷状況（船首船底）、写真4 B船の損傷状況（左舷船底） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>実習担当教官は、本件操船実習を行うに当たり、学生に対して次のような注意を行っていた。</p> <p>① スピードの出し過ぎには注意し、周囲の状況を確認しながら操縦すること。</p> <p>② 針路変更をする際には、変更する側及びその後方を確認してから針路変更を行うこと。</p> <p>③ 危険なので他の水上オートバイを追走しないこと。</p>

	<p>A船は、後部座席に船首側から同乗者A₁、同乗者A₂の順に座っていた。</p> <p>船長Aは、実習担当教官の注意で、A船を追走して来る水上オートバイはいないと思っていた。</p> <p>A船は、右旋回を開始する前、船長Aが操縦ハンドルを左に切ることとはしていなかったが、減速した際に船首が左右に振れた。</p> <p>船長Aは、本事故発生時、本件操船実習において、A船での2回目（1回が約30分）の操縦であった。</p> <p>船長Bは、水上オートバイの操縦に不慣れであり、操縦することに集中していて実習担当教官の注意を忘れていた。</p> <p>船長Bは、本事故発生時、2人乗り水上オートバイを操縦した後、B船を操縦していた。</p> <p>本件操船実習は、実習海域内での自由航走という形式で実施されていた。</p> <p>本件操船実習では、教官がそれぞれ乗船する2隻の警戒船で実習海域の警戒を実施していたが、本事故発生時、学生の中に急病人が発生したので、1隻で警戒を実施していた。</p> <p>本件操船実習の参加者は、全員、救命胴衣を着用していた。</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 あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、本件大学校南方沖を北北東進中、船長Aが、右旋回する際、A船に追走して来る水上オートバイはいないと思い、右舷後方を確認しなかったことから、右舷後方を追走していたB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本件操船実習を行うに当たり、実習担当教官から危険なので他の水上オートバイを追走しないようにとの注意があったことから、A船に追走して来る水上オートバイはいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、本件大学校南方沖で北北東進中、船長Bが、A船の右舷後方約20mの所を追走していたことから、A船の左旋回に合わせて右旋回しようと思い、右舷後方を確認しながらハンドルを右に切ったところ、右旋回して来たA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、水上オートバイの操縦に意識を集中していたことから、実習担当教官の注意を失念し、A船の右舷後方約20mの所を追走したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が減速した際、A船の船体が左右に振れたことから、A船が左旋回すると誤認した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本件大学校南方沖において、A船及びB船が北北東進</p>

	<p>中、船長Aが、右旋回する際、A船を追走して来る水上オートバイはいないと思い、右舷後方の状況を確認せず、また、船長Bが、A船の右舷後方約20mの所を追走していたため、右旋回したA船と右旋回しようとしたB船と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>本件大学校は、本事故後、学生に対して、針路変更時の安全確認の励行及び安全な船間距離の確保等の徹底を図るとともに、実習区域を細分し、同一区域内で複数の水上オートバイを航走させないようにするなどした。</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"> ・ 複数の水上オートバイで航走する場合には、事前に針路変更時の合図を定めておき、針路変更時、同合図を行うとともに後方の安全確認を行うこと。 ・ 他の水上オートバイの後方を航走する場合には、先行する水上オートバイが旋回して自船の前路に進出しても避けることができるよう、安全な船間距離を確保すること。

付図1 事故発生経過概略図

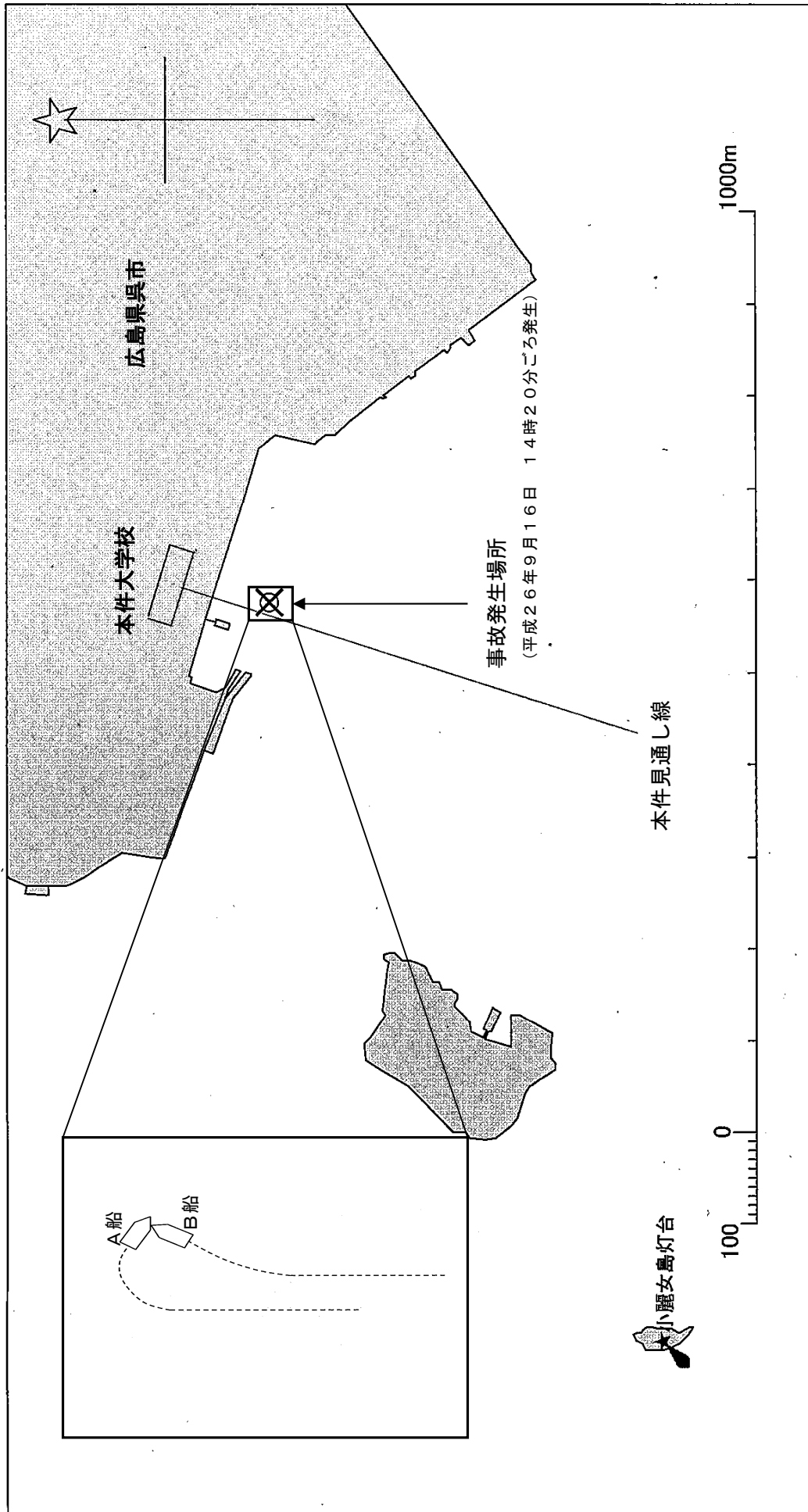


写真1 A船の損傷状況（右舷側）



損傷箇所

写真2 A船の損傷状況（船首部）



写真3 B船の損傷状況（船首船底）



写真4 B船の損傷状況（左舷船底）

