

船舶事故調査報告書

平成27年3月19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8月13日 10時25分ごろ
発生場所	新潟県上越市西ヶ窪浜北西方沖 直江津港第3東防波堤灯台から真方位095° 1,740m付近 (概位 北緯37° 12.84′ 東経138° 17.50′)
事故調査の経過	平成26年8月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 オマリー ツー、0.2トン 230-48572群馬、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、144.2kW、平成17年8月 B 水上オートバイ チョンガー丸、0.1トン 230-48081群馬、個人所有 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、75.00kW、平成17年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 27歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年8月24日 免許証交付日 平成25年4月25日 (平成26年8月23日まで有効) B 船長B 女性 27歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年7月26日 免許証交付日 平成25年7月26日 (平成30年7月25日まで有効) 同乗者B 女性 21歳
死傷者等	A なし B 重傷 1人（同乗者B）
損傷	A 右舷船首船底部に破口 B 左舷船首外板に亀裂、左舷船尾部のスポンソンの破損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成26年8月13日10時2

	<p>3分ごろ西ヶ窪浜を出発した。</p> <p>A船は、約90km/hの速力で北西進した後、約60km/hに減速して北東進し、右舷側を遊走していた水上オートバイ仲間のB船を追い越した後、船長Aが操縦ハンドルを右に切り、スロットルレバーを戻して船首を東北東へ向けて惰性で前進した。</p> <p>A船は、船長Aが、エンジン音が聞こえたので振り向いたところ、B船が、右舷後方約20mに接近していることに気づき、操縦ハンドルを左に切り、加速して避けようとしたものの、10時25分ごろ、西ヶ窪浜北西方沖において、その右舷船首部とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、座席の後部に同乗者Bを乗せ、8月13日10時00分ごろ西ヶ窪浜を出発し、同浜北西方沖で水上オートバイ4～5台と共に遊走していた。</p> <p>船長Bは、約30～35km/hの速力で北東進中、A船がB船の後方を通過した後、左舷側からB船を追い越して行くのを視認した。</p> <p>船長Bは、A船が追い越して間もなく右転し、B船の左舷船首方を惰性で前進しているのを認めて衝突の危険を感じ、とっさにスロットルレバーを戻したものの、B船とA船が衝突した。</p> <p>船長A、船長B及び同乗者Bは、衝突の衝撃で海上に投げ出された。</p> <p>同乗者Bは、自力でB船に乗ることができなかったので、船長A、船長B及び付近で遊走していた他の水上オートバイ仲間によってB船に引き上げ、西ヶ窪浜まで運ばれた後、救急車で病院へ搬送され、左肋骨骨折及び外傷性気胸と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波向 北、波高 約50cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、8月12日22時00分ごろに水上オートバイ仲間と共に出発し、自動車を運転して、13日02時00分ごろに西ヶ窪浜に到着後、仲間とバーベキューを行い、短時間の仮眠をとり、05時00分ごろから途中で休憩を挟みながら遊走を断続的に行っていたので、ほとんど睡眠がとれていなかった。</p> <p>船長Bは、13日06時30分ごろに自宅を出発し、09時30分ごろに西ヶ窪浜に到着後、船長A等と合流し、遊走を始めた。</p> <p>船長Bは、本事故発生前、操縦ハンドルを操作してA船を避けようとしたが、右舷側を並走していた別の水上オートバイと衝突するかもしれないと思い、スロットルレバーを操作した。</p> <p>船長A及び船長Bは、直江津港で遊走を行うのは初めてであった。</p> <p>船長A、船長B及び同乗者B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>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 なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、西ヶ窪浜北西方沖を北東進中、船長Aが、B船を左舷側から追い越した後、操縦ハンドルを右に切って、スロットルレバーを戻す際、右舷方及び後方の確認を行っていなかったことから、B船の前路に進出し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ほとんど睡眠がとれていなかったことから、覚醒水準が低下した状況であり、右舷方及び後方を確認することに思い至らなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、西ヶ窪浜北西方沖を北東進中、船長Bが、B船の左舷側を追い越したA船が右転し、B船の左舷前方を惰性で前進していることを認め、スロットルレバーを戻したものの、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、西ヶ窪浜北西方沖において、A船及びB船が共に北東進中、船長Aが、B船を左舷側から追い越した後、操縦ハンドルを右に切って、スロットルレバーを戻す際、右舷方及び後方の確認を行っていなかったため、B船の前路に進出し、B船と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"> ・水上オートバイ仲間同士で遊走を行う際は、針路を変更する際の合図をあらかじめ定めるとともに、後方の安全確認を適切に行うこと。 ・睡眠不足の場合は、注意力が散漫となったり、判断力が低下することがあるので、水上オートバイの操縦を控えること。

付図1 事故発生経過概略図

