

船舶事故調査報告書

平成28年1月28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27年8月13日 13時40分ごろ
発生場所	静岡県松崎港 松崎港西防波堤灯台から真方位307° 300m付近 （概位 北緯34° 45.5′ 東経138° 46.2′）
事故の概要	水上オートバイレインボーは、北進中、水上オートバイマリーナ号は、遊走中、両船が衝突した。 レインボーは、船長が負傷し、操舵ハンドルの欠損等が生じ、また、マリーナ号は、船長が負傷し、船首部に破損を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月14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 レインボー、0.2トン 235-50073東京、個人所有 3.10m×1.15m×0.49m、FRP ガソリン機関、178kW、平成24年4月 B 水上オートバイ マリーナ号、0.1トン 241-19778東京、個人所有 2.85m×1.06m×0.43m、FRP ガソリン機関、188kW、平成21年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年3月29日 免許証交付日 平成24年3月29日 （平成29年3月28日まで有効） B 船長B 男性 42歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年6月20日 免許証交付日 平成26年6月20日 （平成31年6月19日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（船長A） B 軽傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 操舵ハンドルが欠損、船体前部に破損 B 船首部に破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風速 約2.7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約28℃</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船及び友人の水上オートバイと共に静岡県西伊豆町安良里漁港から松崎港まで遊走した後、友人の水上オートバイと共に低速で北進した。</p> <p>A船は、船長Aが、右舷方の海岸をしばらくの間見ていた後、左舷方を見たところ、接近しているB船に気付いたが、どうすることもできず、平成27年8月13日13時40分ごろ、A船の左舷前部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船に乗り上げたB船によって右舷方に飛ばされて落水したが、B船に泳ぎ着いて救助され、来援した他の水上オートバイに乗り移って西伊豆町大浜海岸に運ばれた後、救急車で病院に搬送され、左足膝蓋骨骨折と診断された。</p> <p>A船は、知人のプレジャーボートで安良里漁港にえい航された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船と共に安良里漁港から松崎港まで遊走した後、A船及び友人の水上オートバイから離れ、遊走を再開した。</p> <p>B船は、船長Bが、A船及び他の水上オートバイより先行して約5～10km/hの速力（対水速力、以下同じ。）で左旋回及び右旋回を繰り返し、右旋回した際、危ないという叫び声を聞いて船首方至近にA船がいることに気付き、ハンドルを左へとったものの、A船に衝突した。</p> <p>船長Bは、B船がA船の左舷から前部へ乗り上げ、左舷に傾斜した際に落水し、泳いで船長Aに近づいて安否を確認した後、B船に戻り、泳いで来た船長AをB船に引き揚げた。</p> <p>B船は、船長Aが他の水上オートバイに移乗した後、A船を大浜海岸沖までえい航して知人のプレジャーボートに渡し、最寄りの港に着いた。</p> <p>船長Bは、左腕に打撲を負った。 (付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、低速で北進中、B船も左舷方を並走していると思っていた。</p> <p>船長Bは、B船がA船及び他の水上オートバイより先行して遊走していたので、付近に他船はいないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故時、急旋回して波を立てるのを楽しんでいた。</p> <p>船長Aは、約3年前から計120時間程度水上オートバイに乗っていた。</p> <p>船長Bは、約2年前から20回程度水上オートバイに乗っていた。</p>

	船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。
分析 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、松崎港を北進中、船長Aが、右舷方の海岸を見ていて左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船が接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、松崎港において、約5～10km/hの速力で左旋回及び右旋回を繰り返しながら遊走中、船長Bが、A船及び他の水上オートバイより先行していたので、付近に他船はいないものと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かずに旋回し、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、松崎港において、A船が北進中、B船が遊走中、船長Aが、右舷方の海岸を見ていて左舷方の見張りを適切に行わず、また、船長Bが、A船及び他の水上オートバイよりも先行していたので、付近に他船はいないものと思い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 常時、見張りを適切に行い、他の船舶に接近しないように注意すること。 ・ 水上オートバイで旋回するときは、旋回方向の安全を確認すること。

付図1 事故発生場所概略図

