

船舶事故調査報告書

平成28年3月17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5日 10時10分ごろ
発生場所	愛知県蒲郡市三河大島東方沖 三河港蒲郡ヨットハーバー東防波堤灯台から真方位212° 1.16海里付近 （概位 北緯34° 47.4′ 東経137° 14.2′）
事故の概要	水上オートバイ E. YAZAWA ^{イー ヤザワ} は、漂流中、水上オートバイ GTI-SE ^{ジーティーアイ エスイー} は、遊走中、両船が衝突した。 E. YAZAWA は、同乗者1人が左腓骨骨折を負い、左舷船尾部に擦過傷等を生じ、また、GTI-SE は、ステップに破損を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月7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 E. YAZAWA、0.2トン 240-62352 愛知、株式会社ジェイエスピー 2.84m (Lr) × 1.17m × 0.44m、FRP ガソリン機関、86.80kW、平成22年1月 B 水上オートバイ GTI-SE、0.2トン 240-62385 愛知、株式会社ジェイエスピー 2.84m (Lr) × 1.17m × 0.44m、FRP ガソリン機関、86.80kW、平成22年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 38歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年10月6日 免許証交付日 平成26年2月7日 （平成29年6月11日まで有効） 同乗者A 男性 40歳 B 船長B 男性 35歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年7月2日 免許証交付日 平成24年7月2日 （平成29年7月1日まで有効）

死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	A 左舷船尾部に擦過傷等、シートに破口 B 船尾ステップに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、後部座席に同乗者Aを乗せ、平成27年8月5日10時05分ごろ、三河大島の東浜海水浴場を出発して同島の周囲で遊走したのち、同島東方沖で機関をアイドリング状態として漂泊していた。</p> <p>A船は、船首を東方に向けて漂泊中、船長Aが、A船に接近するB船を認めた際、同乗者Aが船長Bの上司であるので近寄ってくるのだと思い、波しぶきで濡れた顔を手で拭っていたところ、B船がA船の左舷に接近したのち至近で右急旋回し、その左舷船尾部とB船の船尾とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、後部座席に知人1人を乗せ、09時50分ごろ東浜海水浴場を出発し、同島の周囲で遊走したのち、同島東方沖を南進した。</p> <p>B船は、船長Bが、漂泊中のA船に接近して減速しようとしていたところ、A船に向けて加速する状況となり、ハンドルを大きく右に切ったものの、その船尾とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、負傷した同乗者Aを乗せて東浜海水浴場に戻り、海水浴場所有のボートで同乗者Aを蒲郡市三谷漁港に搬送した。</p> <p>同乗者Aは、待機していた救急車で病院に搬送され、左腓骨骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>A船及びB船は、蒲郡市西浦町のマリンスポーツ業者が貸し出していたもので、それぞれ船長A及び船長Bが借りて使用していた。</p> <p>船長Bは、操縦経験のあるレバーを手前に引くタイプのスロットルレバーの水上オートバイと異なり、B船のスロットルレバーが、スイッチを押し込むと増速するタイプであったものの、A船に近寄って減速する際、機種が異なっていることを失念し、誤ってスロットルレバーのスイッチを親指で押し込み、操作を間違えたと本事故後に思った。</p> <p>両船の船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A なし、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象等の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析 A船は、三河大島東方沖で漂泊中、船長Aが、A船に接近するB船を認めた際、同乗者Aが船長Bの上司であるので近寄ってくるのだと</p>

	<p>思い、漂泊を続けていたところ、その左舷船尾部とB船の船尾とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、三河大島東方沖を南進中、船長Bが、漂泊中のA船に接近して減速しようとしていたところ、スロットルレバー操作を誤ったことから、A船に向けて加速する状況となり、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船が操縦経験のある水上オートバイと機種が異なり、スロットルレバーのスイッチを親指で押し込むと増速するタイプであることを失念したことから、減速するつもりが、グリップを握った際に誤ってスロットルレバーのスイッチを親指で押し込んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、三河大島東方沖において、A船が漂泊中、B船が遊走中、船長Bが、漂泊中のA船に接近して減速しようとしていたところ、スロットルレバー操作を誤ったため、B船が、A船に向けて加速する状況となり、A船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・慣れていない水上オートバイを操縦する場合は、乗船前にスロットルレバーの操作方法などを確認し、慎重にハンドル操作を行うこと。 ・誤操作をなくすために、メーカーは、スロットルレバー等速度制御の基本的構造を統一することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

