

## 船舶事故調査報告書

平成29年3月16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28年9月22日 08時05分ごろ
発生場所	熊本県天草市大島漁港南方沖 牛深大島灯台から真方位167°580m付近 (概位 北緯32°10.7′ 東経129°58.2′)
事故の概要	水上オートバイWA-RAIⅢは、南進中、また、水上オートバイSeriは、南進中に右旋回を開始したところ、両船が衝突した。 WA-RAIⅢは、左舷中央部外板に破口等を生じ、また、Seriは、右舷船首部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年9月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 WA-RAIⅢ、0.2トン 241-20227熊本、個人所有 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、132.40kW、平成24年5月 B 水上オートバイ Seri、0.2トン 290-62425熊本、個人所有 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、132.40kW、平成24年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 24歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年8月15日 免許証交付日 平成28年8月15日 (平成33年8月14日まで有効) B 船長B 男性 39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13年10月24日 免許証交付日 平成28年3月3日 (平成33年3月2日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板に破口及び亀裂

	B 右舷船首部外板に破口及び亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし 海象：海上 平穏
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1人（以下「同乗者A」という。）を乗せ、先に大島漁港を出発して遊走していたB船を約7～10m後方から追走し、約40km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。</p> <p>A船は、船長Aが、船長Bが操縦ハンドルを左に切ったように見えたので、B船が左転するものと思い、B船を追い越そうとしてB船の右舷側5m付近に並んだ頃、B船が急に右旋回してA船の至近に接近してきたことに気付き、操縦ハンドルを右に切ったものの、平成28年9月22日08時05分ごろA船の左舷側中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の乗船者2人が落水したのを認め、B船の近くに引き返し、怪我がないことを確認した後、大島漁港に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、後部座席に1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、大島漁港を出発して約40～50km/hの速力で南進中、仲間の水上オートバイ及びプレジャーボートが同漁港に到着したので、同漁港に戻って荷物降ろしなどの手伝いをするつもりで、約20～30km/hに減速して右旋回を開始したところ、接近してきたA船と衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、衝突により落水したが、船長Bは自力でB船に乗り、同乗者Bは本事故の発生を知って駆けつけた仲間の水上オートバイに救助され、それぞれ大島漁港に戻った。</p> <p>A船及びB船は、仲間により大島漁港の陸岸に引き揚げられ、負傷者及び損傷の有無を再確認した後、いずれも自力で天草市牛深漁港に戻り、船長Bが海上保安庁に本事故の発生を連絡した。 （付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>船長A及び船長Bは、水上オートバイ等の販売会社を通じた知人同士であり、総勢14～15人のグループでA船及びB船を含む水上オートバイ5隻、プレジャーボート1隻で牛深漁港を出発して大島漁港に遊びに来ていた。</p> <p>船長Aは、小型船舶操縦免許を取得してから約1か月で、A船を操縦した経験が約14回あったが、前方を航行している水上オートバイを追い越す際は、先航船の急旋回に備えて安全な距離を隔てなければならぬと思っていたいなかった。</p> <p>船長Bは、右旋回する際、A船がB船を追走していると思っていたなかったので、後方をよく確認しなかった。</p> <p>船長A、船長B、同乗者A及び同乗者Bは、いずれも救命胴衣を着用していた。</p>

<p><b>分析</b></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、大島漁港南方沖において、南進中、船長Aが、先航するB船の右舷側を追い越す際、B船に接近して航行したことから、右旋回を開始したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船長Bが操縦ハンドルを左に切ったように見えたので、B船が左転するものと思ったこと、また、前方を航行している水上オートバイを追い越す際は、先航船の急旋回に備えて安全な距離を隔てなければならないと思っていなかったことから、B船に接近して航行したものと考えられる。</p> <p>B船は、大島漁港南方沖において、南進中に右旋回する際、船長Bが、右舷後方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船がB船の右舷側を追走していることに気付かずに右転し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、大島漁港南方沖において、A船が南進中、船長Aが、先航するB船を追い越す際、B船に接近して航行し、また、B船が南進中に右旋回する際、船長Bが、右舷後方の見張りを適切に行っていなかったため、A船がB船の右舷側を追走していることに気付かずに右転し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・前方を航行している水上オートバイを追い越すような場合は、同水上オートバイが後方を確認せずに旋回する可能性もあるので、安全な距離を隔てるようにすること。</li> <li>・旋回する際は、周囲をよく確認すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

