船舶事故調査報告書

令和３年９月２９日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　佐　藤　雄　二（部会長）
委　　員　　田　村　兼　吉
委　　員　　岡　本　満喜子

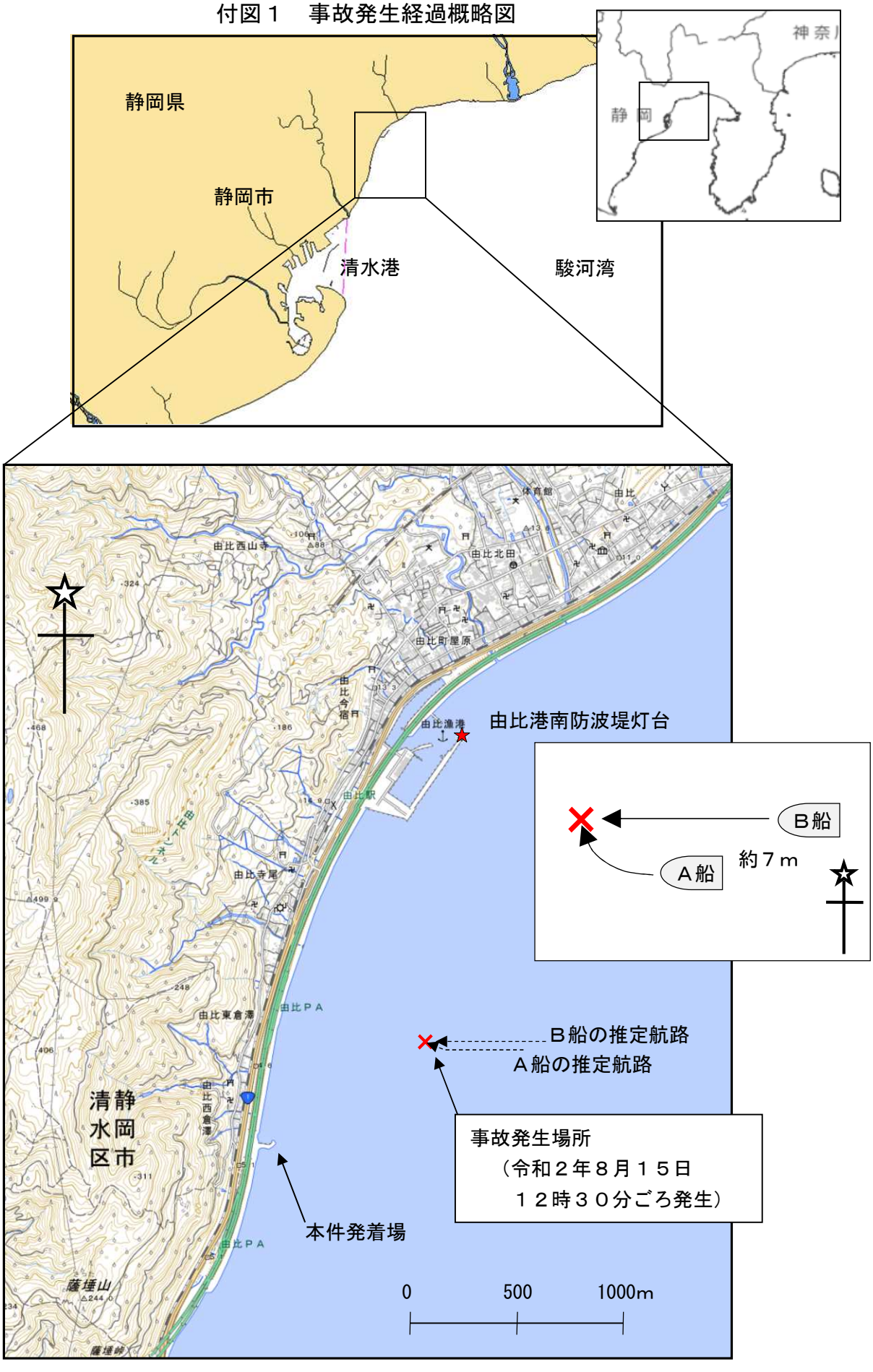
事故種類	衝突
発生日時	令和２年８月１５日　１２時３０分ごろ
発生場所	静岡県静岡市由比（ゆい）西倉澤沖 由比港南防波堤灯台から真方位１８５°１,５００m付近 （概位　北緯３５°０５.２′東経１３８°３３.５′）
事故の概要	水上オートバイムサシ及び水上オートバイＫＭ（ケーエム）-Ⅱは、ともに遊走中、両船が衝突した。ムサシは、船長が負傷し、船体上部等に破損を生じ、KM-Ⅱは、船長が負傷し、左舷船首部に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和２年８月２５日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数 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　ムサシ、０.２トン ２３０－５１０９２静岡、個人所有 ２.８９m（Lr）×１.１０m×０.４６m、ＦＲＰ ガソリン機関、１５４.５kW、平成２１年５月 Ｂ　水上オートバイ　KM-Ⅱ、０.１トン ２４１－１９２１１静岡、個人所有 ２.６６m（Lr）×１.０７m×０.４０m、ＦＲＰ ガソリン機関、１１２.００kW、平成１８年９月
乗組員等に関する情報	船長Ａ　５１歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成１６年９月１０日 免許証交付日　平成２８年７月５日 （令和３年７月４日まで有効） 船長Ｂ　６４歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日　平成２３年１０月１１日 免許証交付日　平成２８年１０月４日 （令和３年１０月１０日まで有効）
死傷者等	Ａ　重傷　１人（船長Ａ） Ｂ　重傷　１人（船長Ｂ）

損傷	Ａ　船首部上面ハッチカバー及び船首部操縦席計器盤面に破損、右側ハンドルに曲損、右舷中央部外板に亀裂 Ｂ　左舷船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南、風速　約２m/s、視界　良好 海象：波高　約０．３ｍ
事故の経過	船長Ａ、船長Ｂほか約１０名の友人は、水上オートバイ６艇及びプレジャーボート１隻に分乗して遊走等をすることを目的に、由比西倉澤の海岸（以後「本件発着場」という。）に来場した。 Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、令和２年８月１５日１２時００分ごろ、本件発着場を出発し、本件発着場から静岡県静岡市由比漁港に至る陸岸から沖合約２，０００ｍ程度の範囲で単独で遊走していた。 Ａ船は、１２時２０分ごろ、本件発着場の北東方約１，５００ｍ付近で西向きに変針し、約５０km/h の速力（対地速力、以下同じ。）で陸岸に向かった。 Ａ船は、１２時３０分ごろ、再度沖合に向かおうと右転した際、右舷後方約７ｍを追走していたＢ船と衝突した。 Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、１２時１５分ごろ本件発着場を出発し、沖合に向かって遊走を始めた後、１２時２０分ごろ、近傍を遊走中のＡ船に気付き、Ａ船の後方を追走するようになった。 Ｂ船は、１２時３０分ごろ、約５０km/h の速力で航行中、Ａ船の右転を認めたが、避ける間もなくＡ船に衝突した。 衝突後、両船船長ともに落水した。 船長Ａは、落水後、負傷によってＡ船に上がれず、Ａ船の船体につかまって救助を待った。 船長Ｂは、落水後、Ｂ船よりも近い位置にあったＡ船に向かい、船長Ａが負傷によってＡ船上に上がれずに船体につかまっていたので、Ａ船上から船長Ａの救命胴衣を保持して救助を待った。 船長Ａ及び船長Ｂと一緒に由比西倉澤の海岸に来て、プレジャーボートで釣りをしていた仲間が事故に気付き、消防に救助要請の連絡を入れた。 船長Ａは、消防の救助隊のゴムボートにより救助され、また、船長Ｂは、遊走仲間の水上オートバイにより救助され、両人とも本件発着場まで移動した。 船長Ａは来援した救急車により静岡市内の病院に搬送され、右肋骨骨折、右腸骨骨折、右下腿挫創、左手関節部挫創、右手部挫創と診断された。 船長Ｂは来援した救急車により静岡市内の病院に搬送され、右肩腱板断裂と診断された。 （付図１　事故発生経過概略図、付図２　衝突時のイメージ（推

	定)、写真１　Ａ船の損傷状況、写真２　Ｂ船の損傷状況　参照)
その他の事項	船長Ａ及び船長Ｂは、救命胴衣を着用しており、飲酒はしていなかった。 船長Ａは、右転前に左右を目視したところ他船が見えなかったので、接近する他船はいないと思って右旋回したとのことであった。 船長Ａは、右転前の右後方の確認が不十分だったかもしれないと、本事故後に思った。 船長Ｂは、遊走仲間である船長Ａの近くをＡ船の動きに合わせて遊走しようと思い、Ａ船の右舷後方約７ｍの位置で追走したとのことであった。 船長Ｂは、Ａ船との距離をもう少し離しておけば良かったと本事故後に思った。
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、Ｂ船の左舷船首方を遊走中、船長Ａが、旋回直前に左右を目視したところ他船が見当たらず、接近する他船はいないと思って右転したことから、右舷後方付近を追走していたＢ船と衝突したものと考えられる。 船長Ａは、左右を確認する際、顔のみを左右に向ける姿勢で確認したことから、Ａ船の右舷後方を追走していたＢ船が見えなかったものと考えられる。 Ｂ船は、Ａ船の右舷後方を遊走中、船長Ｂが、Ａ船に接近した状態で追走していたことから、右転したＡ船を回避する余裕がなく、Ａ船と衝突したものと考えられる。 船長Ｂは、遊走仲間である船長Ａの近くをＡ船の動きに合わせて遊走しようと思ったことから、Ａ船の右舷後方を接近した状態で追走したものと考えられる。
原因	本事故は、Ａ船の右舷後方近傍をＢ船が追走する形で遊走中、船長Ａが、接近する他船がいないと思って右転し、また船長Ｂが、Ａ船の右舷後方を接近した状態で追走していたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・水上オートバイの船長は、航走中、常時周囲の適切な見張りを行うとともに、旋回する場合は、顔だけでなく上体をひねる等により自船の後方から追走している他船がいないことを確認すること。 ・水上オートバイの船長は、他の水上オートバイの近傍を追走しな

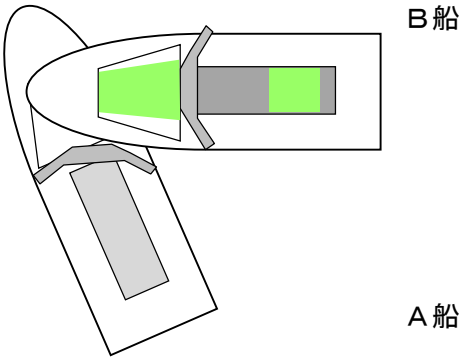
	いこと、また、やむを得ず他の水上オートバイの後方や近傍を追走しなければならない場合は、当該水上オートバイの不測の動きに対応できるよう安全な距離を保って航行すること。

付図１　事故発生経過概略図



付図２　衝突時のイメージ（推定）

（平面図）



（正面図）

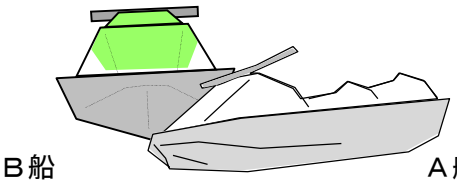


写真１　Ａ船の損傷状況

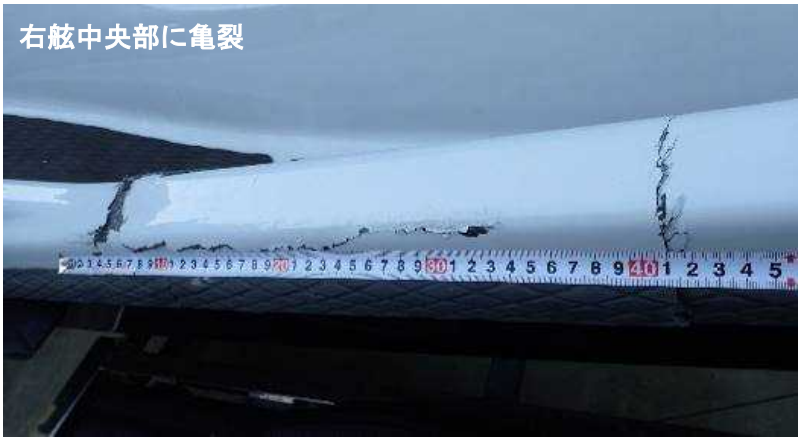


写真２　Ｂ船の損傷状況

左舷船首部に亀裂