

船舶事故調査報告書

令和4年12月7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3年10月3日 09時40分ごろ
発生場所	静岡県静岡市由比漁港南方沖 由比港南防波堤灯台から真方位203°650m付近 （概位 北緯35°05.7′ 東経138°33.4′）
事故の概要	水上オートバイつるピカはげ丸は、左転して漂泊中、また、水上オートバイINVADER 虎鐵丸は、右転して南西進中、両船が衝突した。 つるピカはげ丸は、船長が重傷を負い、左舷中央部外板に凹損等を生じ、また、INVADER 虎鐵丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年10月5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 つるピカはげ丸、0.1トン 241-20207 静岡、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、213kW、平成24年4月 B 水上オートバイ INVADER 虎鐵丸、0.1トン 241-21495 静岡、株式会社ゴー・フレーム 2.72m (Lr) × 1.08m × 0.64m、FRP ガソリン機関、112kW、令和3年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 56歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年6月1日 免許証交付日 令和3年7月27日 （令和8年5月31日まで有効） B 船長B 59歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年4月20日 免許証交付日 令和3年4月20日 （令和8年4月19日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（船長A）

	B なし
損傷	<p>A 左舷中央部外板に凹損等（写真1 参照）</p>  <p>写真1 A船の損傷状況</p> <p>B 船首部外板に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波向 南西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船及びB船は、友人である船長A及び船長Bがそれぞれ単独で乗り、遊走の目的で、静岡市清水港の北北東方に位置する興津川河口域に向け、令和3年10月3日09時10分ごろ清水港美保地区所在のマリーナを出発した。</p> <p>A船及びB船は、興津川河口域に到着したのち、船長Aが「興津川河口域の更に北北東方に位置する由比漁港の近くに、陸送した水上オートバイを海上に下ろせる場所」（以下「降下場所」という。）がある旨を聞いており、どのようなところか様子を見に行こうとの提案で、興津川河口域を再び出発した。</p> <p>船長Bは、密閉型のゴーグルを着用しており、視野が狭められていたものの、首を左右に振ることにより、狭められた視野を補いながら、A船の右舷後方を追走した。</p> <p>船長Aは、由比漁港南方沖で停船し、右舷正横方に停船した船長Bと共に降下場所を確認したのち、船長Bに帰航を促され、マリーナに戻ることにした。</p> <p>船長Aは、往航は自分が先導したので、復航はB船に先導してもらおうと思い、A船を左転させたのち、南方に向かって少し進んだ後、その方向のままA船を停船させて漂泊し、B船がA船の前方に出たら追走するつもりで、B船が追い越すのを待ちながら前方を向いて漂泊を続けた。</p>

船長Bは、船長Aが左転を始めたのを見て、自身も右転を始めたものの、往路の東側に定置網が設置されており、単に右転して反方向に向かうと定置網に接近するおそれがあり、左転したA船の右舷後方を追走しようと思い、船首を反方向となる南南西方を超えて南西方に向けた。

船長Bは、先に左転したA船が更に南方にいたいと思い、南方となる左舷船首方に向けて増速しながら航行を続け、09時40分ごろ、約80km/hの対地速力で、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。(図1 参照)

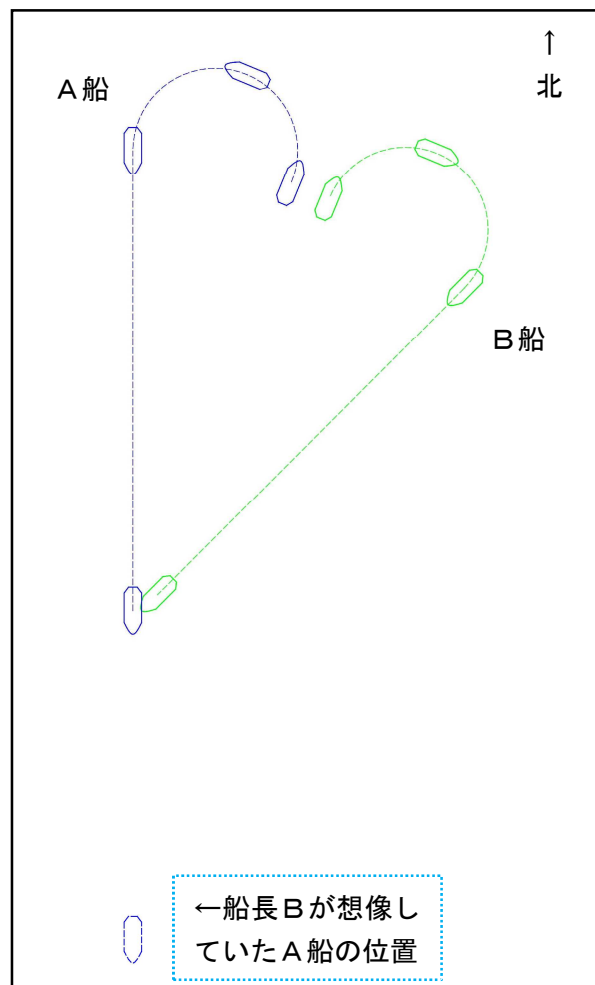


図1 衝突状況図 (イメージ)

船長Aは、衝突の衝撃で落水したものの、付近で漂流していたB船に自力で乗り込んだ。

船長Bは、B船から投げ出されて落水したものの、B船まで泳いでB船に乗り込み、携帯電話でマリーナに連絡し、119番通報を行ったのち、船長AをB船の後部座席に乗せ、静岡市西倉沢漁港に入港し、船長Aが到着した救急車によって病院に搬送され、左脛骨開放性粉碎骨折等と診断された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、上衣にラッシュガード、下衣に海水パンツをそれぞれ着用し、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、ウェットスーツを着用し、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、由比漁港南方沖において、左転したのちに船首を南方に向けて漂流中、船長Aが、B船がA船の前方に出たら追走するつもりで、B船が追い越すのを待ちながら前方を向いて漂流を続けたことから、接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、由比漁港南方沖において、右転したのちに増速しながら南西進中、船長Bが、先に左転したA船が更に南方にいたいと思ひ、南方となる左舷船首方を向いて航行を続けたことから、前方となったA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが、前方となったA船に気付かなかつたのは、密閉型のゴーグルを着用し、視野が狭められていたこと及び首を左右に振らずにA船がいるであろう左舷船首方を向いていたことによるものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、由比漁港南方沖において、A船が左転したのちに船首を南方に向けて漂流中、B船が右転したのちに増速しながら南西進中、船長Aが、B船がA船の前方に出たら追走するつもりで、B船が追い越すのを待ちながら前方を向いて漂流を続け、また、船長Bが、先に左転したA船が更に南方にいたいと思ひ、南方となる左舷船首方を向いて航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・水上オートバイの操縦者は、常に全周を見渡し、付近の状況を確認すること。 ・水上オートバイの操縦者は、複数の水上オートバイで連れ立って遊走する場合、航行中のルールを決めたり、合図を決めたりして、互いの行動を把握できるよう準備をしておくこと。 ・水上オートバイの操縦者は、高速となる水上オートバイを操縦する場合において、視野が狭められるゴーグルを着用するのは望ましくなく、やむを得ず視野が狭められるゴーグルを着用する場合には、ふだん以上に左右を見渡して周囲の状況を確認すること。

付図1 事故発生場所概略図

