


# 船舶事故調査報告書

令和5年1月18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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和3年8月9日 11時00分ごろ
<b>発生場所</b>	千葉県館山市北条海岸西方沖 館山港防波堤灯台から真方位017° 1,100m付近 (概位 北緯34° 59.9′ 東経139° 51.1′)
<b>事故の概要</b>	水上オートバイリナレナは遊走中、また、水上オートバイけん号02は漂泊中、両船が衝突した。 けん号02は、同乗者が負傷し、右舷船首部等に破損を生じ、また、リナレナは、右舷船首部に擦過傷を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和3年8月12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。
<b>事実情報</b> 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	<p>A 水上オートバイ リナレナ、0.2トン 250-57957東京、株式会社プライド 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成28年6月</p> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <p>B 水上オートバイ けん号02、0.2トン 230-53900東京、個人所有 2.85m (Lr) × 1.10m × 0.47m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成26年6月</p>

	 <p style="text-align: center;">写真2 B船</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 37歳  一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士  免許登録日 平成31年1月21日  免許証交付日 平成31年1月21日  (令和6年1月20日まで有効)</p> <p>B 船長B 44歳  一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士  免許登録日 平成24年8月22日  免許証交付日 平成29年6月15日  (令和4年8月21日まで有効)</p> <p>同乗者B 24歳</p>
死傷者等	<p>A なし  B 重傷 1人(同乗者B)</p>
損傷	<p>A 右舷船首部に擦過傷  B 右舷船首部等に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約3m/s、視界 良好  海象：波高 約0.3m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、遊走の目的で、北条海岸西方沖に向け、令和3年8月9日10時45分ごろ新井海岸を出発した。</p> <p>船長Aは、北条海岸西方沖に到着したのち、所属するグループ(以下「本件グループ」という。)の僚船数隻と遊走を始め、10～20km/hの対地速力で南進中、船尾方の僚船が遊走しているので、A船に接近していないのかと思い、僚船が気に入り、船尾方の僚船を時折振り向いて確認しながら遊走を続けた。</p> <p>船長Aは、衝突の約3秒前に船首方に視線を戻したところ、漂泊しているB船に気づき、衝突を避けようとして左旋回したものの間に合わず、11時00分ごろA船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人(以下、「同乗者B」という。)を乗せ、遊走の目的で、本件グループの水上オートバイと共に北条海岸西方沖に向け、10時45分ごろ新井海岸を出発した。</p> <p>船長Bは、北条海岸西方沖に到着して遊走したのち、自身が本件グ</p>

	<p>ループの年長であったので、僚船の遊走に危険がないか確認しようとし、10時50分ごろ、北条海岸西方沖で主機を停止したのち、遊走する水上オートバイを監視した際、B船の近くにはいないことを確認して大丈夫だと思い、ハンドルから手を離し、船首方を北方に向けて漂泊を始め、後部座席に腰を掛けていた同乗者Bと会話を始めた。</p> <p>船長Bは、船首方約50mにB船に向かって接近するA船を認めたものの、船長Aが自身と話しをする目的で接近しているのだと思い、同乗者Bと会話を続けていたところ、A船が船首方至近となったときに危険を感じたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、衝突の衝撃で落水したのち、船長A及び水上オートバイを操縦する友人によって引き揚げられ、本事故の発生を知って来援した僚船に乗せられて新井海岸に運ばれ、同海岸にあるビーチハウスの従業員が要請した救急車によって千葉県内の病院に搬送された。</p> <p>同乗者Bは、右母趾末節骨骨折、右母趾爪床挫滅、右第2趾不全切断、右第2趾中節骨開放骨折、右第3趾中節骨骨折及び右第4趾末節骨開放骨折と診断されて約1か月半の入院加療を受けた。</p> <p>(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の水上オートバイの操縦経験は、約2年であった。</p> <p>船長Bの水上オートバイの操縦経験は、約9年であった。</p> <p>本事故当時、船長Aはラッシュガード等を、船長Bはボートパンツ等を、同乗者Bはサーフパンツ等を着用し、それぞれが救命胴衣を着用していた。</p> <p>運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ*1によれば、平成23年以降、北条海岸及び新井海岸付近において、同乗者負傷事故及び被引浮体搭乗者負傷事故が3件発生している。</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、北条海岸西方沖を遊走中、船長Aが、船尾方の僚船を時折振り向いて確認しながら遊走を続けたことから、船首方のB船に接近していることに気付かず、船首方に視線を戻したときB船に気づき、左旋回して衝突を避けようとしたものの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船尾方の僚船が遊走し、A船に接近していないのかと思ったことから、船尾方の僚船を時折振り向いて確認しながら遊走を</p>

\*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL:<https://jtsb.ml.it.go.jp/hazardmap/>

	<p>続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、北条海岸西方沖で漂流中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めたが、船長Aが会話の目的で向かって来ていると思い、漂流を続けたことから、A船がそのままB船に向かい、衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、北条海岸西方沖において、A船が遊走中、B船が漂流中、船長Aが、船尾方の僚船を時折振り向いて確認しながら遊走し、船首方のB船と接近していることに気付くのが遅れ、また、船長Bが、船長Aが会話の目的で向かって来ていると思い、漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・水上オートバイの船長は、遊走中、後方の見張りに傾注し過ぎず、前方の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・水上オートバイの船長は、漂流中、船舶が接近する場合には衝突のおそれがあることを考慮し、早期に避航措置を採ること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

