

船舶事故調査報告書

令和5年6月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和4年8月14日 17時50分ごろ
発生場所	千葉県富津市富津岬北方沖 富津港東防波堤灯台から真方位261° 1.6海里付近 (概位 北緯35° 18.9′ 東経139° 47.1′)
事故の概要	水上オートバイMOAは、浮体をえい航して西進中、また、水上オートバイブルーGPは、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年8月24日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 水上オートバイ MOA、0.2トン 230-57017埼玉、株式会社MOA B 水上オートバイ ブルーGP、5トン未満（長さ2.45m） 230-40276埼玉、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、特殊小型 B 船長B、特殊小型
負傷者	A 軽傷 1人（船長A） B なし
損傷	A 右舷中央部外板に亀裂等 B 船首部船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、富津岬北側の海岸を出航し、友人の子供2人が搭乗するトーイングチューブ（以下「本件浮体」という。）をえい航していたところ、えい航索が外れ、船長Aが同索を結び直して再び東方に向けてえい航を開始した。</p> <p>船長Aは、右に旋回したのち西進し、時折、左舷後方を振り返って本件浮体の様子を確認しながらえい航を続けていたところ、右舷至近にB船を認めたものの避航動作を取る間もなく、A船の右舷側とB船の船首部とが衝突し、左舷側に落水した。</p> <p>船長Bは、友人らと共に海岸で休息していたところ、北方沖でA船のえい航索が外れ、船長Aが同索を手繰り寄せているのを認めたので、手伝おうと思い、海岸沿いに停船していたB船に1人で乗り組み、座席後部に友人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、A船に向かって発進した。</p> <p>船長Bは、A船に向けて北進していたところ、A船が再び本件浮体のえい航を始めたので、A船が停船していた付近を通過した後、海岸</p>

	<p>に戻ることにした。</p> <p>船長Bは、右に旋回しながらA船も右に旋回していることを認めた が、A船が本件浮体をえい航しているので、大きな弧を描いて緩やかに旋回しており、B船とは距離があると思い、A船から視線を外して前方を見て航行を続けた。</p> <p>船長Bは、海岸に向けて南進中、左舷至近にA船を認めたが避航動作を取る間もなくB船とA船とが衝突し、同乗者Bと共に投げ出されて落水した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃で気を失い、事故に気付いた他の水上オートバイに救助されて海岸に運ばれ、意識が戻ったのち救急車で病院に搬送され、脳震とうと診断された。</p> <p>A船は、船長Aが救助された後、同乗者Bが操縦して子供2人が搭乗する本件浮体をえい航し、B船と共に海岸に戻った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、本件浮体をえい航して右に旋回したのち西進中、船長Aが、左舷後方を振り返って本件浮体の様子を確認しながら航行していたことから、B船が右舷方から接近していることに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、右に旋回したのち南進中、船長Bが、A船が右に旋回していることを認めた際、A船が緩やかに旋回していてB船とは距離があると思い、A船から視線を外して航行したことから、A船が左舷方から接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が本件浮体をえい航して右に旋回したのち西進中、B船が右に旋回したのち南進中、船長Aが左舷後方を振り返って本件浮体の様子を確認しながら航行し、また、船長Bが、A船が緩やかに旋回していてB船とは距離があると思い、A船から視線を外して航行したため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、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"> ・水上オートバイの船長は、浮体をえい航する際、浮体だけに注意を向けず、周囲の見張りを適切に行うこと。また、浮体を監視する者を同乗させることが望ましい。 ・水上オートバイの船長は、他船の進路を憶測で判断せず、その動静を監視すること。