

## 船舶事故調査報告書

令和6年1月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年7月3日 13時30分ごろ
発生場所	宮城県東松島市野蒜湾 <sup>のびる</sup> 波島灯台 <sup>はしま</sup> から真方位342° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯38° 21.4′ 東経141° 10.1′）
事故の概要	水上オートバイポセイドンは、南西進中、また、水上オートバイアテナは、南西進中、両船が衝突した。 アテナは、船長及び同乗者が負傷し、右舷船尾部に擦過傷等を生じ、また、ポセイドンは、左舷中央部に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年7月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 ポセイドン、0.1トン 253-33404宮城、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、221kW、平成26年6月 B 水上オートバイ アテナ、0.1トン 232-44087宮城、個人所有 2.66m (Lr) × 1.07m × 0.40m、FRP ガソリン機関、112.00kW、平成28年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 31歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年9月11日 免許証交付日 令和元年8月29日 （令和6年9月10日まで有効） B 船長B 37歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年8月15日 免許証交付日 平成29年9月12日 （令和5年8月14日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（同乗者B）、軽傷 1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷中央部に擦過傷等 B 右舷船尾部に擦過傷等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長 A が 1 人で乗り組み、同乗者 1 人を後部座席に乗せ、B 船を含む水上オートバイのツーリンググループと共に、令和 4 年 7 月 3 日 0 9 時 0 0 分ごろ、東松島市鳴瀬川河口へのツーリングの目的で、宮城県利府町所在のマリーナを出航した。</p> <p>A 船は、鳴瀬川河口から帰航中、1 3 時 3 0 分ごろ、B 船の右舷後方を南西進後に左転した際、B 船の船尾部と衝突した。</p> <p>A 船は、左舷中央部に擦過傷を生じた。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、同乗者 1 人（以下「同乗者 B」という。）を後部座席に乗せ、利府町所在のマリーナを出航した。</p> <p>船長 B は、鳴瀬川河口から帰航中、1 3 時 2 9 分ごろ、右舷船尾方 4 0 m 付近を並走する A 船を確認した。</p> <p>B 船は、宮戸観音山と宮戸島間の水路（以下「本件水路」という。）に向けて約 4 0 km/h の対地速力で南西進中、右舷船尾方から接近する A 船と衝突し、船長 B 及び同乗者 B が、左舷船首方に投げ出されて落水した。</p> <p>船長 B 及び同乗者 B は、本事故の発生に気付いたツーリンググループのメンバーの水上オートバイに救助され、同メンバーにより 1 1 9 番通報が行われ、最寄りの野蒜海岸で救急車に引き渡された。</p> <p>船長 B は、救急車で東松島市内の病院に搬送されて左肋骨骨折と診断され、同乗者 B は、別の救急車で石巻市内の病院に搬送されて多発性肋骨骨折及び外傷性気胸と診断された。</p> <p>（付図 1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長 A 及び船長 B は、同じ水上オートバイのツーリンググループのメンバーで、夏場、月 1 回のペースでツーリングを行い、本事故当時、A 船及び B 船を含めて 5 隻、合計 8 人でツーリングを行っていた。</p> <p>船長 A 及び船長 B のツーリンググループ内では、ツーリング時に船間距離を確保することが参加者の順守事項となっていた。</p> <p>船長 B は、B 船の右舷船尾方を南西進していた A 船の動静を確認した時点で、A 船の前路に壘石鼻があったので、船長 A が、本件水路を通航しようと左転して南西進した際、何らかの理由で左転前の確認又は船首方の見張りがおろそかになり、A 船と B 船とが衝突したものと本事故後に思った。</p> <p>船長 B は、ツーリンググループ内でツーリング中の船間距離の確保が順守事項として徹底されていた上、本事故前に A 船を確認した際、A 船との船間距離が約 4 0 m あると判断したので、A 船が後方から接</p>

	<p>近してくるとは思っておらず、A船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aの水上オートバイの操縦経験は約3年で、船長Bの水上オートバイの操縦経験は約10年であった。</p> <p>A船及びB船の乗船者は、全員、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、野蒜湾において、南西進中、船長Aが左転してB船に向かって航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の前路に豊石鼻があり、本件水路を航行しようと左転したものと考えられるが、船長Aから情報が得られなかったことから、衝突に至る状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、野蒜湾において、南西進中、船長Bが、右舷船尾方から接近するA船に気付かなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ツーリンググループ内でツーリング中の船間距離の確保が順守事項として徹底されていた上、本事故前にA船を確認した際、A船との船間距離が約40mあると判断したことから、A船が後方から接近してくるとは思わず、A船に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、野蒜湾において、A船が南西進中、B船が南西進中、船長Aが、左転してB船に向かって航行し、また、船長Bが、右舷船尾方から接近するA船に気付かなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・水上オートバイの船長は、旋回する前に、旋回する方向の安全確認、安全な船間距離の確保を行うこと。</li> <li>・水上オートバイの船長は、複数の船舶と共に広い海域から水路等に向かう場合、互いの距離が接近することがあるので、十分に注意して航行すること。</li> <li>・海上での事故発生時は、直ちに118番通報で海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

