

## 船舶事故調査報告書

令和6年4月17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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和5年7月30日 13時30分ごろ
<b>発生場所</b>	静岡県牧之原市相良港南西方沖 相良港東防波堤灯台から真方位216° 1,070m付近 (概位 北緯34° 40.7′ 東経138° 12.3′)
<b>事故の概要</b>	水上オートバイMIKI 7×8及び水上オートバイKOUTA 28は、共に北東進中、両船が衝突した。 KOUTA 28は、船長が負傷し、船尾部外板に亀裂等を生じ、また、MIKI 7×8は、船首部外板に破口を伴う擦過傷を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和5年8月16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	A 水上オートバイ MIKI 7×8、0.2トン 241-21048 静岡、個人所有 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、183.9kW、平成29年9月 B 水上オートバイ KOUTA 28、0.2トン 250-59194 静岡、個人所有 2.99m (Lr) × 1.22m × 0.60m、FRP ガソリン機関、193.00kW、平成30年7月 (写真1 参照)

	 <p style="text-align: center;">写真1 B船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 53歳  特殊小型船舶操縦士  免許登録日 令和2年8月4日  免許証交付日 令和2年8月4日  (令和7年8月3日まで有効)</p> <p>B 船長B 43歳  二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士  免許登録日 令和4年1月20日  免許証交付日 令和4年1月20日  (令和9年1月19日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし  B 重傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船首部外板に破口を伴う擦過傷  B 船尾部外板に亀裂、操縦席後部の脱落等(写真2参照)</p>



写真2 B船の損傷状況

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好  
 海象：波向 南、波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期

事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、また、B船は、船長Bが1人で乗り組み、他の水上オートバイ2隻（以下「C船」、「D船」という。）と共に、遊走の目的で、C船の船長（以下「船長C」という。）が先導役となり、令和5年7月30日13時00分ごろ相良港坂井平田地区を出発した。

船長A及び船長Bは、C船が相良海岸東方沖にある離岸堤の南端付近で停船したので、C船に接近してそれぞれ停船し、船長Cと打合せを行い、相良海岸と離岸堤の間を離岸堤に沿って北東進し、離岸堤の北端付近にある遊泳区域の手前で右転し、離岸堤の間から離岸堤の東側に出て帰航することとした。

船長Cら3人は、D船がまだ到着していなかったものの、いずれ追いつくと思ひ、C船に続き、B船、A船の順で、離岸堤に沿って帰航を始めた。

船長Aは、B船の約50m後方やや右舷寄りを追走し、約60km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で北東進中、ふと後続のD船が追いついているかが気になり、D船を探そうと右舷側から後方を向いたのち、B船が停船したが、B船が停船したことに気付かなかった。

船長Aは、そのまま航行を続け、前方に視線を戻してB船が前方至近となっていることに気付いたものの、13時30分ごろ、相良港南西方沖で、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

船長Bは、C船の後方やや左舷寄りを追走し、約50km/hの速力で北東進中、遊泳区域の手前に達したので、離岸堤の東側に向かおうと考えたが、離岸堤の間が狭かったので、一旦停船してから右舵を取

	<p>り、増速しながら右転して離岸堤の間を通過することとした。</p> <p>船長Bは、A船が後方から接近していることに気付かないまま、スロットルレバーから手を離してB船を停船させ、右舷側を向いてA船が後方至近となっていることに気付いたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、自力で航行して離岸堤の間を通過したものの、離岸堤の東側の波が高くなってきていたので自力での航行を諦め、D船の船長の要請に応じて来援した他の水上オートバイがB船をえい航し、船長Cらと共に相良港坂井平田地区に戻り、救急車で病院に搬送され、右大腿骨転子部開放骨折と診断された。</p> <p>本事故の発生は、14時03分ごろ、消防局によって、海上保安庁に通報された。</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及び船長Bは、小型船舶操縦免許証を取得したのち、夏季のシーズン中に、月に1回程度水上オートバイに乗船しており、本事故当時、飲酒はしておらず、健康状態は良好であった。</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、相良港南西方沖において、B船の後方を追走しながら北東進中、船長Aが、B船が停船したことに気付かず、そのまま航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、後続のD船が追いついているかが気になり、D船を探そうと右舷側から後方を向いたことから、B船が停船したことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、相良港南西方沖において、C船の後方を追走しながら北東進中、船長Bが、A船が後方から接近していることに気付かず、B船を停船させたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、遊泳区域の手前に達し、離岸堤の東側に向かおうとした際、一旦停船してから右舵を取り、増速しながら右転して離岸堤の間を通過することとしたことから、スロットルレバーから手を離してB船を停船させたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船を停船させたのち、右舷側を向いてA船が後方至近となっていることに気付いたことから、B船を停船させる前に、後方の状況確認をしていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、相良港南西方沖において、A船がB船の後方を追走し、B船がC船の後方を追走しながら共に北東進中、船長Aが、B船が停船したことに気付かず、そのまま航行を続け、また、船長Bが、A船が後方から接近していることに気付かず、B船を停船させたため、両</p>

	船が衝突したものと考えられる。
<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>・ 水上オートバイの操縦者は、複数の水上オートバイと遊走する場合、水上オートバイ同士で接近して航行しないこと。</li><li>・ 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。</li></ul>

付図1 事故発生場所概略図

