

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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6年5月12日 13時40分ごろ
発生場所	神奈川県藤沢市江の島北方沖 江の島灯台から真方位345° 370m付近 (概位 北緯35° 18.2′ 東経139° 28.6′)
事故の概要	水上オートバイ ^{キヨチャンマル} KIYO-CHAN-MARU及び水上オートバイ ^{ツジカゼ} TSUJI-KAZE-1は、共に漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年5月23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 KIYO-CHAN-MARU、0.1トン 296-22428 神奈川、個人所有 B 水上オートバイ TSUJI-KAZE-1、0.1トン 235-48408 神奈川、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（同乗者B）
損傷	A 右舷船尾部船底に擦過傷 B 操縦ハンドルに曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約1m 藤沢市には、令和6年5月12日05時05分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船と共に遊走した後、江の島北方沖において、B船の写真を撮ろうとB船の北西方約7～8m付近で船首を南東方に向けて漂流を開始した。 船長Aは、スマートフォンの操作に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、波によりB船に向かって圧流されていることに気付かず、大きな波を船尾に受けて右舷至近にB船を認め、ハンドルを左に取ってスロットルレバーを強く握ってA船を左旋回させようとしたが、再び大きな波を船尾に受け、A船の右舷船尾部とB船の左舷船側部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、後部座席に知人の同乗者B1人を乗せ、A船と共に遊走した後、江の島北方沖において、船首を南東方に向けて漂流を開始した。 船長Bは、A船が左舷後方約50mからゆっくりB船に接近してき

ているのに気付いていたが、写真が撮れる位置に近づいたらA船が停止するものと思い、同乗者Bと会話をしながら景色を見ており、A船が大きな波を受けて接近する状況に気付くのが遅れたので、左舷至近にA船を認めたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。(図1参照)

同乗者Bは、A船及びB船の船体の間に左人差し指を挟み、左人差し指破砕骨折を負った。

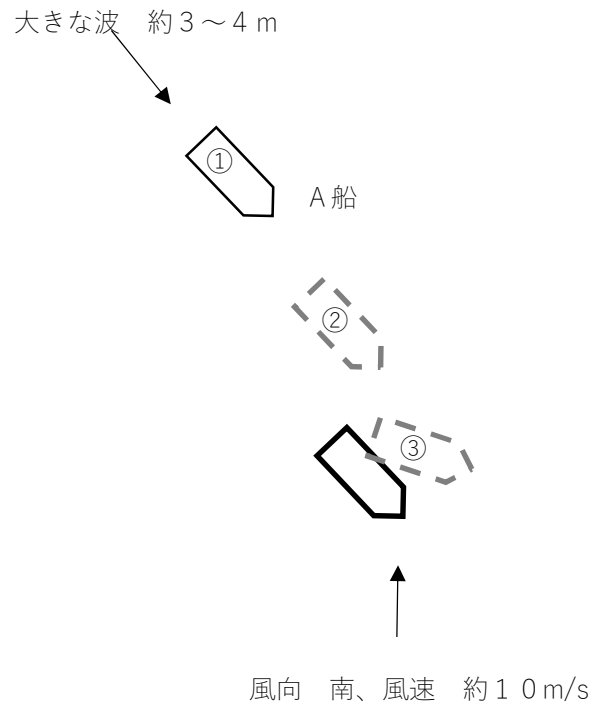


図1 衝突時のイメージ

分析

A船は、漂流中、強風注意報が発表されている状況下、船長Aが、スマートフォンの操作に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、波によりB船に向かって圧流されていることに気付かず、大きな波を船尾に受けて右舷至近にB船を認め、ハンドルを左に取ってスロットルレバーを強く握ってA船を左旋回させようとしたが、再び大きな波を船尾に受け、B船と衝突したものと考えられる。

B船は、漂流中、強風注意報が発表されている状況下、船長Bが、A船が左舷後方約50mからゆっくりB船に接近してきたが、写真が撮れる位置に近づいたらA船が停止するものと思い、同乗者Bと会話をしながら景色を見ており、A船が大きな波を受けて接近する状況に気付くのが遅れたことから、左舷至近にA船を認めたものの、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。

原因

本事故は、両船が共に漂流中、強風注意報が発表されている状況下、アイドリング運転中のA船が波に圧流されて漂流中のB船に接近する中、船長Aが、船首方の見張りを適切に行わず、また、船長B

	<p>が、A船の接近する状況に気付くのが遅れたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、漂流中、波等の影響で圧流されるおそれがあることを考慮し、他船から十分に距離を置き、常時周囲の見張りを適切に行うこと。・水上オートバイの船長は、漂流中に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、速やかに注意を喚起するとともに、波の影響を考え、余裕のある時機に自船を移動すること。