

## 船舶事故調査報告書

令和6年12月18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5年7月30日 11時30分ごろ
発生場所	愛知県知多市北浜町北浜ふ頭南側海域（愛知県名古屋港） 名古屋港海上交通センター金城信号所から真方位175° 1.97海里付近 （概位 北緯35° 00.1′ 東経136° 50.9′）
事故の概要	水上オートバイ美愛号及び水上オートバイ雲州丸は、共に東進中、両船が衝突した。 美愛号は、同乗者が負傷し、後部座席左舷側面に破損を生じ、また、雲州丸は、船長が負傷し、右舷船首部に破損を生じた。
事故調査の経過	令和5年9月13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。
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 美愛号、0.1トン 240-63763 愛知、個人所有 2.71m (Lr) × 1.07m × 0.43m、FRP ガソリン機関、132.4kW、平成24年5月 B 水上オートバイ 雲州丸、0.1トン 272-22592 愛知、個人所有 2.66m (Lr) × 1.07m × 0.40m、FRP ガソリン機関、88.3kW、平成18年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 43歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年7月13日 免許証交付日 令和3年8月3日 （令和8年8月2日まで有効） 同乗者A 39歳 B 船長B 45歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年8月26日 免許証交付日 令和3年8月26日 （令和8年8月25日まで有効）

死傷者等	A 重傷 1人（同乗者A） B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 後部座席左舷側面に破損（写真1参照）  B 右舷船首部に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者Aを後部座席に乗せ、遊走の目的で、11時20分ごろ知多市緑浜町沖の海域に向けてB船と共に、愛知県飛島村所在のマリーナを出発した。</p> <p>A船は、緑浜町（人工島）を東側から1周してマリーナに帰航する予定で、B船と交互に先行しながら南進した。</p> <p>A船は、B船の後方を航行していた際、北浜ふ頭西方沖に至り、船長Aが緑浜町付近に近づいたと思って左転し、約40km/hの対地速度で北浜ふ頭南側海域を東進した。</p> <p>A船は、船長Aが進行方向を間違えたことに気付き、Uターンしようとして後方を確認しないまま、スロットルレバーを戻してA船を減速させた11時30分ごろ、後部座席左舷側面と船尾方から接近したB船の右舷船首部とが衝突し、同乗者Aが落水した。</p> <p>（図1 参照）</p>

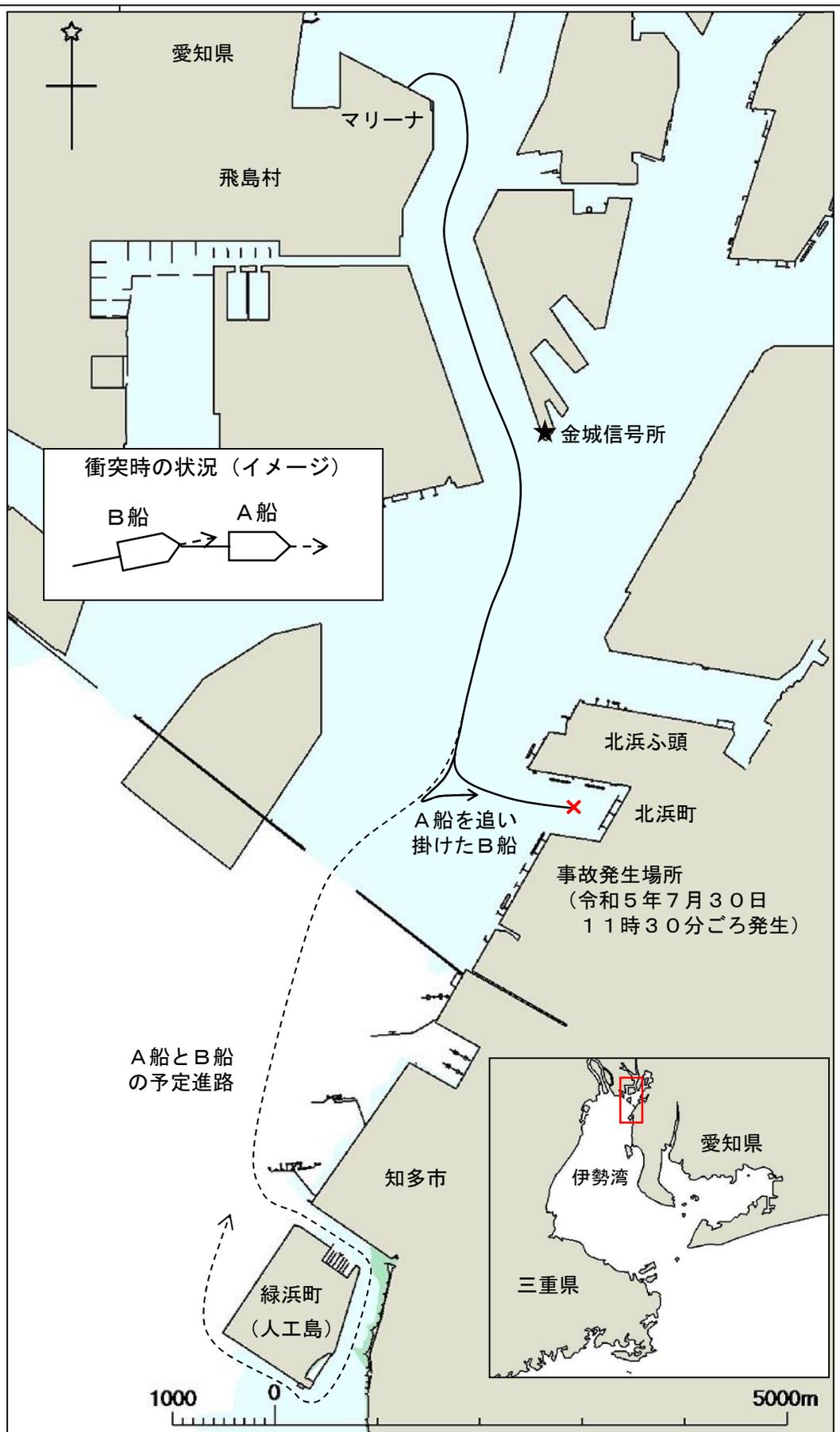


図1 事故発生経過概略図

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、緑浜町沖の海域に向けてA船の前方を航行していた。</p> <p>船長Bは、バックミラーを見て、後方を航行していると思っていたA船が確認できず、A船を捜そうとUターンし、航行してきた海域に進路を向けた。</p> <p>B船は、船長Bが北浜ふ頭南側海域を東進するA船を見つけ、進行方向を間違えていることを船長Aに伝えようと思い、A船の船尾方から右舷側を追い越すつもりで、約40～50km/hの対地速力で追い掛けた。</p> <p>B船は、付近に発生した引き波を右舷側から受け、進路が左方に寄せられてA船の船尾方に向き、その後、船長BがA船の減速に気付いて、接近するA船を避けようと思い、左転したものの間に合わず、A船と衝突し、船長Bが落水した。</p> <p>船長Aは、同乗者AをA船に引き揚げ、その後、船長BをB船まで引き寄せた。</p> <p>船長Aは、A船をマリナーに帰航させ、マリナーに到着後、携帯電話で119番通報した。</p> <p>船長Bは、自力でB船をマリナーに帰航させ、マリナーに到着後、同乗者Aと共に、救急車で愛知県名古屋市所在の病院に搬送された。</p> <p>船長Bは、胸部及び腰部に受傷し、同乗者Aは、後日、受診した病院で、左肋骨骨折、左腓骨近位端骨折、胸椎圧迫骨折、頸部挫傷等と診断された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A、同乗者A及び船長Bは、友人の関係であった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、友人からA船を借り、過去にも2～3回程度、A船を操縦した経験があった。</p> <p>船長A及び船長Bは、過去にもマリナーから緑浜町付近まで水上オートバイで航行したことがあった。</p> <p>船長A、同乗者A及び船長Bは、いずれもベスト型の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長A及び同乗者Aは、衝撃があるまでB船の接近に気付いていなかった。</p>
<p><b>分析</b></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、北浜ふ頭西方沖において、船長Aが緑浜町付近に近づいたと思い、左転して、北浜ふ頭南側海域を東進したものの、進行方向を間違えたことに気付いた際、後方を確認しないまま、Uターンしようとしてスロットルレバーを戻して減速させたことから、A船の船尾方から接近したB船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、船長Bが、北浜ふ頭南側海域を東進するA船を見付け、進行方向を間違えていることを船長Aに伝えようと思い、A船の船尾方から右舷側を追い越すつもりで、A船を追い掛けた際、A船との船間距離が確保されていなかったことから、引き波を右舷側から受けて進路がA船の船尾方に向き、A船の減速に気付いてA船を避けようと左転したものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、北浜ふ頭南側海域において、A船が東進中、B船がA船の後方を東進中、船長Aが進行方向を間違えたことに気付いた際、後方を確認しないまま減速させ、また、船長BがA船の船尾方から右舷側を追い越すつもりで、A船を追い掛けた際、A船との船間距離が確保されていなかったため、引き波を右舷側から受けて進路がA船の船尾方に向き、A船の減速に気付いてA船を避けようと左転したものの間に合わず、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、他の水上オートバイを追い越す場合は、安全な距離を確保して航行すること。</li> <li>・水上オートバイの船長は、引き波の発生など周囲の状況に注意を払って航行すること。</li> <li>・水上オートバイの船長は、減速しようとする前に、後方の状況を十分に確認すること。</li> </ul>