船舶事故調査報告書

令和８年９月１６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７年７月１２日　１５時１０分頃
発生場所	和歌山県田辺市田辺港 田辺港新文里（もり）西防波堤灯台から真方位１２３°　８５ｍ付近 （概位　北緯３３°　４２．９′　東経１３５°　２３．０′）
事故の概要	水上オートバイ Ｒ　Ｘ　Ｔ－Ｘ（アールエックスティーエックス）300 及び水上オートバイ Ｇ　Ｔ　Ｘ（ジーティーエックス）230 は、共に遊走中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和７年７月１６日、主管調査官（神戸事務所）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　RXT-X300、０．２トン ２５２－２７０３４和歌山、株式会社共栄建設工業 Ｂ　水上オートバイ　GTX230、０．２トン ２４３－４２２２９和歌山、株式会社蒲田建装
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ、特殊小型 Ｂ　船長Ｂ、一級小型・特殊
負傷者	Ａ　軽傷　１人（船長Ａ） Ｂ　なし
損傷	Ａ　左舷中央部に亀裂を伴う擦過傷 Ｂ　船首部船底に塗膜剝離を伴う擦過痕
気象・海象	気象：天気　晴れ、風　ほとんどなし、視界　良好 海象：海上　平穏
事故の経過	(1)　事故の経過 Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、Ｂ船と共に田辺港で遊走する目的で、田辺市所在のマリーナの桟橋を出航した。 船長Ａは、時々船長Ｂから操縦方法を教わりながら遊走を行った。 船長Ａは、船長Ｂと相談して出航場所に向けて帰航することとし、先に田辺市扇ケ浜（おうぎがはま）西方沖を出発した。 （図１　参照）

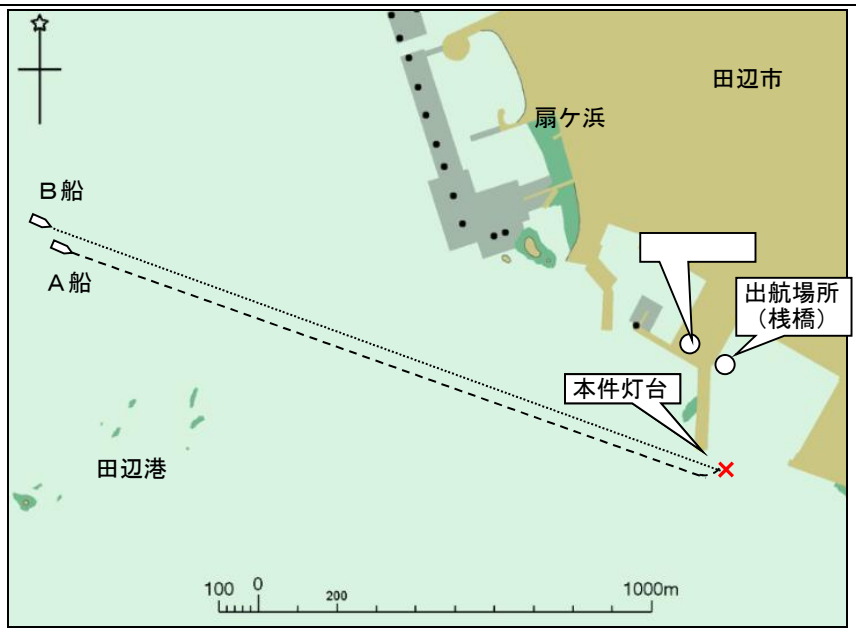

図１　事故発生経過概略図

船長Ａは、Ｂ船の追走状況を確認しないまま、田辺港新文里西防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）に意識を向け、２０～３０㎞/h の速力（対地速力、以下同じ。）で、本件灯台南方沖に向けてＡ船を東南東進させた。

船長Ａは、本件灯台の南方付近に達し、出航場所に向けてＡ船を左旋回させたところ、Ａ船の左舷中央部とＢ船の船首部とが衝突した。

船長Ａは、Ａ船を左旋回させる際、Ａ船を操縦することに意識を集中しており、後方を見ていなかった。

船長Ａは、衝突の衝撃で落水し、左脇腹に痛みを感じたものの、Ａ船に這い上がり、Ａ船が航行可能であったので、Ａ船を操縦して出航場所に戻った。

マリーナの管理人は、本事故を目撃し、１１９番通報した。

船長Ａは、救急車で病院に搬送され、左多発肋骨骨折等と診断された。

消防本部の担当者は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。

Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、Ａ船と共に遊走する目的で、マリーナの桟橋を出航した。

船長Ｂは、遊走を終えてマリーナに帰航するに当たり、他船を追走するのが初めてであったものの、Ａ船の２～３ｍ左舷方で約１０ｍ船尾方を追走するように、２０～３０㎞/h の速力でＢ船を東南東進させた。

船長Ｂは、本件灯台の南方付近に達し、もう少し先で本件灯台に沿って緩やかにＢ船を左旋回させようと思っていたところ、Ａ船が左に急旋回したので、Ａ船を避けることができず、Ｂ船とＡ

	船とが衝突した。 船長Ｂは、船長Ａが Ａ船を操縦可能であり、自身に負傷がなく、Ｂ船が航行可能であったので、Ｂ船を操縦して出航場所に戻った。 船長Ａ及び船長Ｂは、共に膨張式の救命胴衣を着用していた。 ⑵　船長Ａ及び船長Ｂの水上オートバイの操縦技能 ①　船長Ａは、水上オートバイの操縦に必要な免許を令和６年１０月に取得したが、水上オートバイを操縦するのは、本事故当日が初めてであった。 ②　船長Ｂは、約１年３か月の操縦経験があり、主に田辺港で遊走を行っていた。
分析	⑴　Ａ船 ①　船長Ａは、水上オートバイの操縦が初めてであったことから、操縦に不慣れであったものと考えられる。 ②　船長Ａは、Ａ船を左旋回させる際、操縦することに意識を集中し、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。 ③　船長Ａは、周囲の見張りを行っていなかったことから、左舷船尾方至近を航行しているＢ船に気付かないまま左に急旋回したものと考えられる。 ④　①～③から、Ａ船は、航行中、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 ⑵　Ｂ船 ①　船長Ｂは、本件灯台の南方沖に達した際、もう少し先で本件灯台に沿って緩やかにＢ船を左旋回させようと思ったことから、Ｂ船を直進させ続けたものと考えられる。 ②　船長Ｂは、操縦に不慣れな船長Ａが Ａ船を急旋回させる可能性に考えが及ばなかったことから、Ａ船との船間距離を十分に取っていなかったものと考えられる。 ③　船長Ｂは、Ａ船との船間距離を十分に取っていなかったことから、Ａ船が左に急旋回した際、Ａ船を避けることができなかったものと考えられる。 ④　船長Ｂは、他船を追走するのが初めてであったことから、他船に追走する際の安全な船間距離を把握していなかったものと考えられる。 ⑤　①～④から、Ｂ船は、航行中、Ａ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、Ａ船及びＢ船が共に航行中、船長Ａが、Ａ船を左旋回させる操縦に意識を集中し、後方の見張りを行っていなかったため、左舷船尾方から接近するＢ船に気付かず、また、船長Ｂが、Ａ船との船間距離を十分に取っていなかったため、左に急旋回したＡ船を避ける

	ことができず、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・水上オートバイの操縦者は、他船の近くで変針する際、急旋回を行わず、他船と接近することにならないよう、適切な見張りを行うこと。 ・水上オートバイの操縦者は、他船を追走する際、他船が急旋回する場合があることを想定し、他船と安全な距離を確保すること。 ・水上オートバイの操縦者は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。