

# 船舶事故調査報告書

令和元年7月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）  
委員 田村 兼吉  
委員 岡本 満喜子

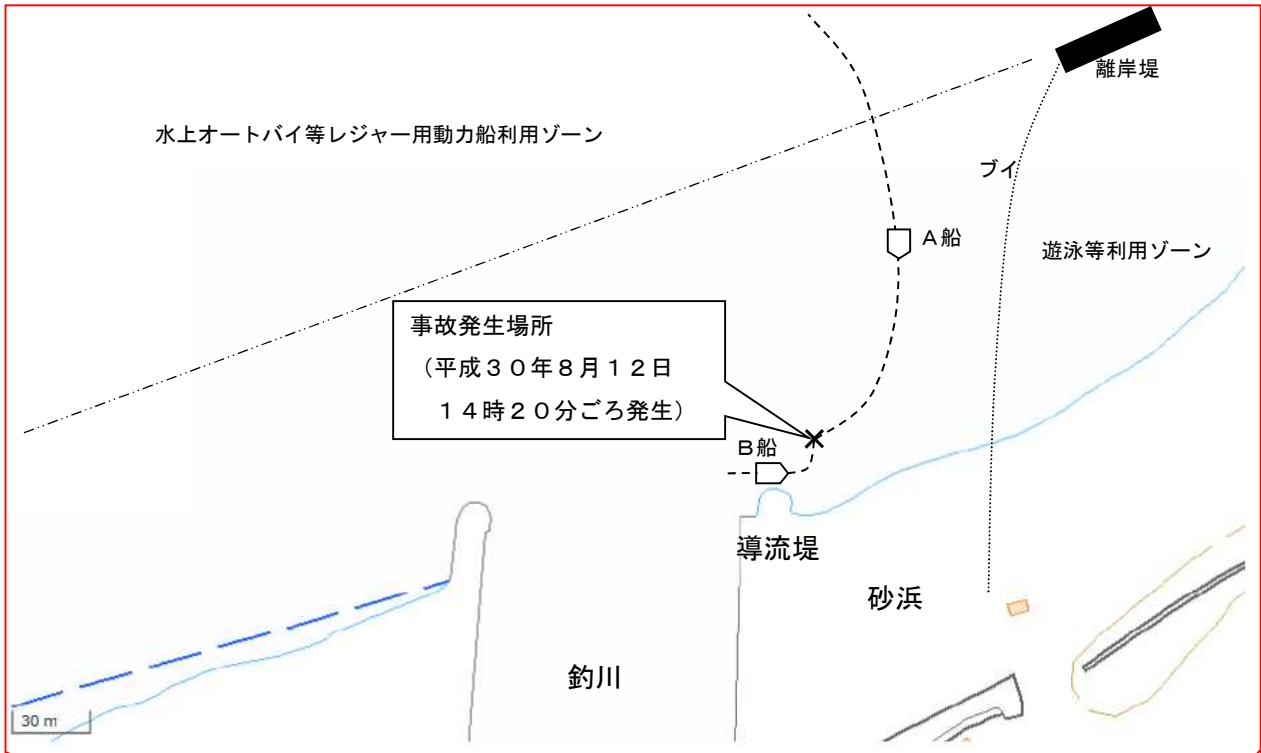
事故種類	衝突
発生日時	平成30年8月12日 14時20分ごろ
発生場所	福岡県宗像市釣川河口付近 神湊港北防波堤灯台から真方位093° 1,500m付近 (概位 北緯33° 51.2' 東経130° 30.0')
事故の概要	水上オートバイトーシン2及び水上オートバイsweet dreamsは、共に航行中、両船が衝突した。 トーシン2は、船長及び同乗者1人が負傷して左舷船首部船底外板の破口等を生じ、また、sweet dreamsは、船長及び同乗者1人が負傷して船首部上面ハッチカバーの破損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1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 トーシン2、0.2トン 290-63865福岡、トーシン工業株式会社 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成27年3月 B 水上オートバイ sweet dreams、0.1トン 230-54445福岡、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、221.00kW、平成27年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 37歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年8月13日 免許証交付日 平成30年4月19日 (令和5年8月13日まで有効) 同乗者A 女性 24歳 B 船長B 男性 37歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年5月6日 免許証交付日 平成30年4月16日 (令和2年5月5日まで有効)

	同乗者B 女性 28歳
死傷者等	A 重傷 1人（同乗者A）、軽傷 1人（船長A） B 重傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 左舷船首部船底外板の破口等（全損） B 船首部上面ハッチカバー及び操縦ハンドル周辺に破損、右舷船首部防舷材に擦過傷、右舷中央部外板に破口、機関に濡損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、後部座席に同乗者Aを乗せ、平成30年8月12日14時10分ごろ釣川河口部右岸の砂浜を出発して北西進した。</p> <p>船長Aは、A船に続いて仲間の2艇（以下「C船」及び「D船」という。）が後から出発していたが、C船が後続しておらず、C船の搭乗者3人が釣川河口付近で落水していることに気付き、D船と共に右旋回して引き返した。</p> <p>船長Aは、右旋回しながら船首が陸岸の方向を向いているとき、C船の近くにB船を認め、B船とは距離があり、B船がほとんど動いていないように見えたので、B船と接近することはないと思い、釣川河口の北方沖で停止しようと減速しながら航行を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、左舷船首方至近のB船に気付き、危ないと叫んだものの何も措置をとることができず、14時20分ごろ左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長A及び同乗者Aは、衝突の衝撃により落水し、近くにいたD船が救助に来たので、船長AがD船を操縦して同乗者Aを釣川河口部右岸の砂浜に搬送した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、後部座席に同乗者Bを乗せ、13時50分ごろ宗像市勝浦浜の砂浜を出発し、その後、釣川河口の北方沖に移動して遊走を行っていたところ、A船及びD船が釣川河口部右岸の砂浜を出発して北西進するのを見た後、C船の搭乗者3人が釣川河口部右岸導流堤の先端付近で落水しているのを認めた。</p> <p>船長Bは、C船搭乗者の落水場所が導流堤の消波ブロックから近かったので救助が必要かもしれないと思い、C船に右舷側を寄せて東方を向いた態勢で接近したところ、落水した3人がC船に自力で乗り込もうとしていたので危険はないと思い、再度北方沖に向かうことにした。</p> <p>船長Bは、その際、左舷船首方からD船が接近してきていることに気付いたが、釣川河口部右岸の砂浜に向かうのか、西方に向かうのか分からなかったため、その動向を観察していたところ、D船が右転して西方に向かうのを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、D船の船尾方を通過するように沖に出ることと</p>

	<p>して左転し、D船とは安全に通過できるので、他に支障となる船舶はいないと思い、釣川河口部右岸の砂浜付近に錨泊していた多数の水上オートバイを確認しながら増速して北進中、右舷船首方至近にA船を認め、スロットルレバーを離して減速したものの、A船と衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、衝突の衝撃で落水し、救助に来たC船に釣川河口部右岸の砂浜に搬送された。</p> <p>同乗者A、船長B、同乗者Bは、救急車で病院に搬送され、同乗者Aが左肋骨骨折と、船長Bが右外傷性血気胸、肋骨多発骨折、肺挫傷等と、同乗者Bが右膝蓋骨骨折とそれぞれ診断された。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近に残ってA船及びB船の陸上げ作業等を行い、翌日に病院を受診して胸部及び左肩打撲傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船左舷船首船底部、写真2 B船右舷船首部 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>釣川周辺海岸では、宗像市により水域利用ルールが定められており、水上オートバイ等レジャー用動力船の遊走は、釣川河口部に設置されている離岸堤及びその海岸線方向の延長より沖合が利用ゾーンとして設定されていた。また、水上オートバイ等レジャー用動力船利用ゾーンと陸上との往来は、釣川河口部右岸から北北西方に向かって進入、退出路が設定され、微速力で航行するように定められていた。</p> <p>(付図2 釣川周辺海岸水域利用のルールに関するリーフレット抜粋(宗像市発行) 参照)</p> <p>A船、B船、C船及びD船は、同一のグループで本事故発生場所付近での水上オートバイによる遊走を行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故発生前の航行の状況を詳細には覚えていなかった。</p> <p>同乗者Aは、本事故発生場所が陸岸に近づいていたので速力がそれほど出しておらず、一定の速力で直進していると思っていたとき、左舷船首方至近のB船に気付き、船長Aと共に危ないと叫んだ後、衝突の衝撃で海中に投げ出された。</p> <p>船長Bは、C船に乗り込もうとしていた搭乗者への水流を考慮して、C船から離れたところで増速したので、本事故時の速力が約25 km/hであったと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Bは、B船が釣川河口部右岸導流堤の先端付近を出発してすぐ、気付いたときには落水していた。</p> <p>船長Bは、B船の右舷船首部の防舷材に斜めの擦過傷があり、また、船首部上面ハッチカバー及び操縦ハンドルに損傷があったので、斜めに衝突した後にA船がB船に乗り上がり、A船の船体と自身の胸部とが接触して負傷したと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、長袖のウエットスーツ及びグローブを、同乗者Aは、長袖のウエットスーツを、船長Bは、海水パンツ及び長袖のラッシュガ</p>

	<p>ードを、同乗者Bは短パン及び長袖のラッシュガードをそれぞれ着用していた。</p> <p>船長A、船長B、同乗者A及び同乗者Bは、いずれも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、釣川河口付近において航行中、船長Aが、B船と接近することはないと思い、B船が接近することに気付かずに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、右旋回中にB船を認め、B船とは距離があり、B船がほとんど動いていないように見えたことから、B船と接近することはないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、釣川河口付近において航行中、船長Bが、左転して増速しようとする際、左舷船首方に支障となる船舶はいないと思い、接近するA船に気付かずに航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左転して増速しようとする際、左舷船首方のD船が右転して西進するのを認めたことから、D船とは安全に通過でき、他に支障となる船舶はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所は、釣川周辺海岸の水域利用ルールによる進入、退出路であることから、微速力で航行しなければならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、釣川河口付近において、A船及びB船が共に航行中、船長Aが、B船と接近することはないと思い、また、船長Bが、左舷船首方に支障となる船舶はいないと思い、互いに接近する状況に気付かずに航行したため、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、常時適切な見張りを行い、発停、増減速、旋回など、動きを変更する場合、周囲の状況を十分に把握した上で操縦すること。</li> <li>・水上オートバイによる遊走は、余裕のある操縦が可能な広い水域で行い、他の水上オートバイ等と常に安全な距離を保つこと。</li> <li>・他船や障害物が存在する狭い水域では、安全に停止できる速力で航行すること。</li> <li>・各水域に設定されているルールを遵守すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図使用

付図2 釣川周辺海岸水域利用のルールに関するリーフレット抜粋（宗像市発行）



写真1 A船左舷船首船底部



写真2 B船右舷船首部



（上面ハッチカバーは外されている）