

船舶事故調査報告書

平成26年11月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年6月30日（日） 12時00分ごろ
発生場所	北海道小樽市新川河口付近 小樽市所在の樽川 ^{たるかわ} 三等三角点から真方位233° 1,480m付近 （概位 北緯43° 09.7′ 東経141° 13.5′）
事故調査の経過	平成25年7月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 ^{ジェイエス} J S -ウルトラ150、5トン未満（長さ2.49m） 202-6629北海道、個人所有 2.49m (Lr) × 1.01m × 0.37m、FRP ガソリン機関、106.65kW、平成11年7月 B 水上オートバイ バレルロール、5トン未満（長さ1.83m） 200-25208北海道、個人所有 1.83m (Lr) × 0.56m × 0.20m、FRP ガソリン機関、55.9kW、平成6年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 26歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年5月30日 免許証交付日 平成25年5月30日 （平成30年5月29日まで有効） B 船長B 男性 34歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年6月30日 免許証交付日 平成23年6月30日 （平成28年6月29日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 擦過傷 B なし
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、新川河口付近の左岸砂浜（以下

	<p>「本件砂浜」という。) 沖で旋回を数回繰り返した後、場所を移動しようと思い、約20～30km/hの速力(対地速力、以下同じ。)で南南東進中、本件砂浜の上流に架かった小樽内橋の橋脚の間を通過して間もなく、船首方約5mの所にB船を認め、咄嗟にハンドルを左に切ったものの、平成25年6月30日12時00分ごろA船の右舷前部とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船に先立ち本件砂浜を発進し、B船の操縦に慣れていなかったことから、他の水上オートバイと離れた広い場所で走ろうと思い、小樽内橋の上流に向けて新川の右岸寄りを約20km/hの速力で南進した。</p> <p>B船は、小樽内橋を通過すると同時に右岸の浅所を避けて緩やかに右旋回を開始したところ、船長Bがバランスを崩して落水し、機関が止まって停船した。</p> <p>船長Bは、B船に這い上がろうとし、上半身が船尾部分に上がり、左手でハンドルを握って右手をハンドルに伸ばしたとき、右舷方至近にA船を認めたが、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、右脇腹からみぞおち付近にA船の船首のゴム部分が当たり、その勢いではね飛ばされた。</p> <p>船長Aは、衝突後、すぐに機関を停止し、A船を押して船長Bの所に行き、船長BをA船に乗せ、駆けつけた他のグループの助けを借り、A船を押して本件砂浜に戻り、船長Bは、救急車で病院に搬送され、外傷性肝損傷と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び船長Bは、他の友人ら3人と共に08時00分ごろ本件砂浜に到着し、バーベキューの合間にA船、B船及び他の水上オートバイ1隻で遊走を繰り返していた。</p> <p>A船は、最大搭載人員2人の水上オートバイであり、船長Aは、小型船舶操縦免許取得前に2人乗りの水上オートバイの後ろに乗せてもらったことが2～3回あったが、実技試験のときを除いて本事故当時、初めて水上オートバイを自ら操縦し、本事故前にA船で約15分間の遊走を3回行っていた。</p> <p>船長Aは、小樽内橋を通過する際、橋脚に近づき過ぎると怖いので、橋脚と橋脚の間の中央を航行した。</p> <p>小樽内橋は、長さ約142m、幅約4mであり、3つある橋脚の間隔がそれぞれ約20mであった。</p> <p>船長Aは、衝突直前までB船を認めていなかった。</p> <p>B船は、1人乗りスタンディングタイプの水上オートバイであり、船長Bは、B船を操縦するのが3回目であったが、B船の操縦に慣れ</p>

	<p>ておらず、何度か機関が止まり、常時アクセルを吹かした状態で操縦していた。</p> <p>B船は、船長Bが落水し、緊急エンジン停止スイッチは抜けずに繋がっていたものの、アクセルから手が離れて機関が止まった。</p> <p>船長A及び船長Bは、ウェットスーツに固定式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>A船の喫水は、船首尾共に約0.3m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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、新川河口付近を南南東進中、小樽内橋の橋脚の間を通過する際、船長Aが、橋脚に近づき過ぎないように、左右の橋脚に注意を向けていたことから、船首方約5mの所にB船を認め、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、水上オートバイを自ら操縦するのが実技試験のときを除いて本事故当時が初めてであり、水上オートバイの操縦に慣れていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、新川河口付近で右旋回中、船長Bが落水し、機関が止まって停船したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の操縦に慣れていなかったことから、落水し、B船に乗ろうとしていた際、A船が当たったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、新川河口付近において、A船が南南東進中、B船が右旋回中、船長Aが左右の橋脚に注意を向けており、また、B船が、船長Bが落水し、機関が止まって停船したため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・水上オートバイで遊走中、橋脚を通過する場合は、十分減速するとともに、橋脚のみでなく前方の見張りを適切に行うこと。