

船舶事故調査報告書

平成26年2月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年7月28日（日） 16時10分ごろ
発生場所	福島県いわき市鮫川河口 いわき市所在の荒屋 ^{あらいや} 四等三角点から真方位282°490m付近 （概位 北緯36°54.5′ 東経140°48.3′）
事故調査の経過	平成25年8月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 920丸、0.2トン 232-41312 福島、個人所有 3.10m (Lr) × 1.15m × 0.49m、FRP ガソリン機関、178kW、平成23年5月 B 水上オートバイ お豆丸 ^{まめ} 、0.2トン 210-53176 福島、個人所有 2.93m (Lr) × 1.16m × 0.44m、FRP ガソリン機関、144.2kW、平成19年8月
乗組員等に関する情報	A 操縦者A 女性 19歳 操縦免許 なし 同乗者A ₁ 男性 40歳 操縦免許 なし 同乗者A ₂ 女性 18歳 操縦免許 なし B 操縦者B 女性 26歳 操縦免許 なし 同乗者B 男性 31歳 操縦免許 なし
死傷者等	A 軽傷 2人（操縦者A及び同乗者A ₂ ） B 重傷 2人（操縦者B及び同乗者B）
損傷	A 船首船底部に凹損及び擦過傷 B 右舷中央部が圧壊、座席シート破損
事故の経過	A船は、同乗者A ₁ が操縦を行い、操縦者A及び同乗者A ₂ を乗せ、いわき市所在の鮫川大橋東側の川岸を出発したところ、操縦者Aが、

今まで水上オートバイの操縦経験がなく、同乗したこともなかったものの、同乗者A₁に操縦してみたい旨の申出を行い、途中で同乗者A₁が操縦者Aに操縦を交代した。

操縦者Aは、座席前部に位置し、同乗者A₁を座席後部に、同乗者A₂を座席中央部にそれぞれ乗せ、鮫川河口付近でB船を含む他の水上オートバイ8～9台と共に遊走していた。

操縦者Aは、遊走中、他の水上オートバイがA船に接近した後、急旋回するなどして頻繁に水を掛けられ続け、全身ずぶ濡れになった上に疲れたので、帰ろうと思い、鮫川大橋東側の川岸に向かった。

A船は、約30～35km/hの速力で北北西進中、同乗者A₁は、A船の左舷後方でB船が遊走していることを確認した後、A船の左舷正横約3～4mにB船が航走しており、A船を追い越そうとして次第に接近することを認めたが、B船から水を掛けられるものと思っていた。

同乗者A₁は、B船がA船に更に接近してきたので、衝突する危険を感じて「危ない」と叫んだところ、操縦者Aは、前方のみを見て操縦しており、初めてB船が左舷方から接近し、A船の前方に進出していることに気付き、思わず右手でスロットルレバーを引き、A船が、急加速され、平成25年7月28日16時10分ごろ、鮫川河口において、船首部とB船の右舷中央部とが衝突し、B船を乗り切った後に停止した。

B船は、操縦者Bが操縦を行い、同乗者Bを座席後部に乗せ、鮫川大橋東側の川岸を出発し、鮫川河口付近で遊走していた。

操縦者Bは、A船がB船の右舷前方にいることを確認し、鮫川大橋東側の川岸に向けて航走を始め、約35～40km/hの速力で北北西進中、操縦ハンドルを少し右に切った状態で航走しており、再度、A船を右舷正横に確認して追い越したが、その後、B船は、徐々にA船の進路上に接近していた。

操縦者Bは、同乗者A₁からの叫び声が聞こえたものの、何もできず、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。

A船及びB船の操縦者及び同乗者は、衝突によって全員が水上に投げ出され、操縦者A、同乗者A₂、操縦者B及び同乗者Bは、付近で遊走していた他の水上オートバイに救助され、同乗者A₁は、A船に乗って川岸まで戻った。

操縦者A、同乗者A₂、操縦者B及び同乗者Bは、救急車で病院へ搬送され、操縦者Aは頸椎捻挫を、同乗者A₂は腹部打撲を、操縦者Bは右足膝の半月板損傷等を、同乗者Bは骨盤粉碎骨折等をそれぞれ負った。

(付図1 本事故発生場所図、写真1 A船(左舷側)、写真2 A船(船首船底部)、写真3 B船(左舷側)、写真4 B船(右舷船

	尾部)、写真5 B船(右舷中央部) 参照)
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好 水象：水上 平穏
その他の事項	<p>操縦者A、同乗者A₁及び操縦者Bは、水上オートバイの操縦に必要な特殊小型船舶操縦士の操縦免許証を受有していなかった。</p> <p>操縦者Aは、B船と衝突すると思った時、自転車やオートバイ等に装備されるブレーキレバーと勘違いし、A船のスロットルレバーを引いた。</p> <p>同乗者A₁は、平素、福島県猪苗代湖において、毎年20～30回水上オートバイの遊走を行っていたが、鮫川河口で遊走を行うのは4～5年ぶりであった。</p> <p>操縦者Bは、以前、海外に滞在していた際、水上オートバイを数回操縦したことがあった。</p> <p>同乗者A₁及び操縦者Bは、共にキルスイッチ(緊急エンジン停止スイッチ)を使用しており、着用していた救命胴衣から水上オートバイのハンドルにあるスイッチまでの間をコードでつないでいた。</p> <p>操縦者Bは、遊走前、船舶所有者Bから、B船の調子が余り良くないので、40km/h以上の速力を出さないように言われていた。</p> <p>両船の操縦者及び同乗者は、共に救命胴衣を着用しており、操縦者A、同乗者A₁、同乗者A₂及び操縦者Bは、アルコール類の摂取はしていなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし <p>A船は、鮫川河口において北北西進中、操縦免許証を受有しておらず、水上オートバイの操縦経験がない操縦者Aが、前方のみを見て操縦を行い、同乗者A₁の発声により、左舷方から接近してA船の前方に進出するB船に気付き、スロットルレバーを引いて加速したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鮫川河口において北北西進中、操縦免許証を受有していない操縦者Bが、A船を追い越した後、A船の前方に進出したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者A、同乗者A₁及び操縦者Bは、特殊小型船舶操縦士の操縦免許証を受有しておらず、水上オートバイに小型船舶操縦者として乗船してはならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、鮫川河口において、A船及びB船が共に北北西進中、操縦者Aが、前方のみを見て操縦を行い、同乗者A₁の発声により、左舷方から接近してA船の前方に進出するB船に気付き、スロットルレバーを引いて加速し、また、操縦者Bが、A船を追い越した後、A船</p>

	の前方に進出したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	<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"> ・水上オートバイの所有者は、特殊小型船舶操縦士の操縦免許証を受有していない者には水上オートバイを操縦させないこと。

付図1 本事故発生場所図

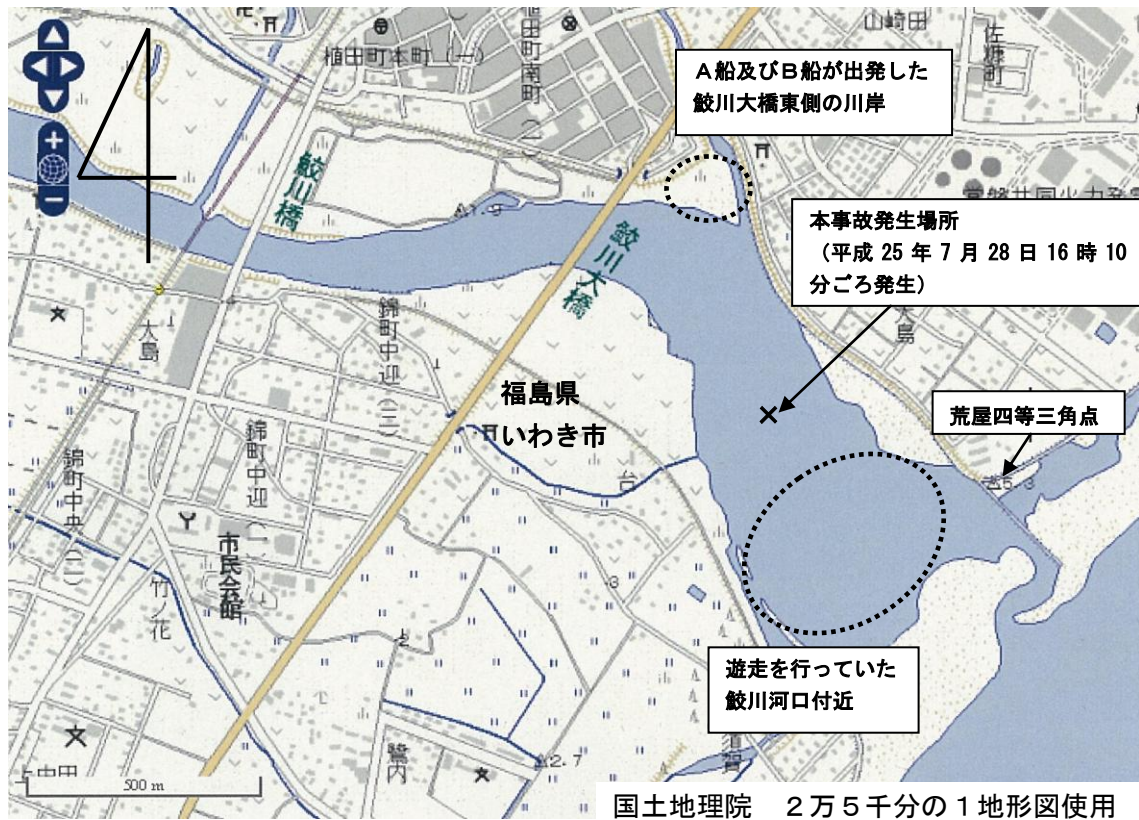


写真1 A船（左舷側）



写真2 A船（船首船底部）



写真3 B船（左舷側）



写真4 B船（右舷船尾部）



写真5 B船（右舷中央部）

