

船舶事故調査報告書

平成27年10月22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26年9月7日 12時00分ごろ
発生場所	埼玉県行田市の利根川 犬塚三等三角点から真方位032° 1,370m付近 （概位 北緯36° 11.32′ 東経139° 27.74′）
事故調査の経過	平成26年9月12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 2014 ^{ウルトラ エルエックス} Ultra L X、0.1トン 230-53692埼玉、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、112.0kW、平成26年4月 B 水上オートバイ アバレンジャー、5トン未満 212-10967埼玉、個人所有 2.73m (Lr) × 1.11m × 0.32m、FRP ガソリン機関、86.8kW、平成11年9月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 34歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年7月2日 免許証交付日 平成24年6月26日 （平成29年7月1日まで有効） 船長B 男性 34歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年5月22日 免許証交付日 平成26年5月22日 （平成31年5月21日まで有効）
死傷者等	A 重傷 1人（船長A） B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に破口 B 右舷船首部に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船及び他の2隻の水上オートバイと共に、平成26年9月7日11時57分ごろ、群馬県千代田町

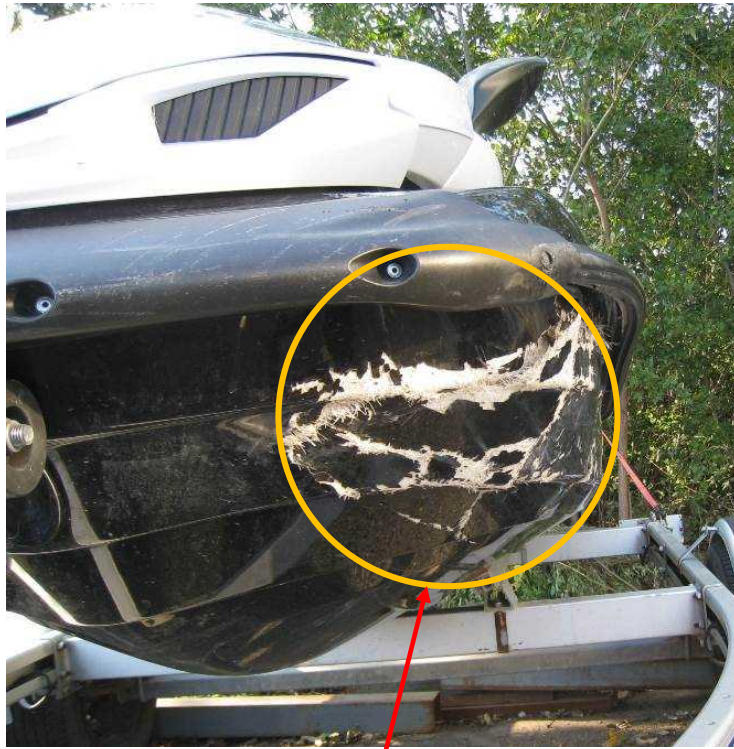
	<p>の利根川の川岸を出発し、下流の利根大堰^{おおびき}に向けて遊走を開始した。</p> <p>A船は、先行する2隻の水上オートバイに続いて利根大堰の手前で反転したのち、約40km/hの対地速力で上流に向けて行田市側の川岸に沿って西進中、B船が左舷側至近に接近したのちA船に向って右転し、12時00分ごろA船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船及び他の2隻の水上オートバイに続いて下流の利根大堰に向けて遊走を開始した。</p> <p>B船は、先行する3隻の水上オートバイに続いて利根大堰の手前で反転し、A船の左舷後方約10mのところから上流に向けて約42km/hの対地速力で遊走した。</p> <p>B船は、先行する水上オートバイを追って西進を続けていたところ、A船に追い付いて並走する態勢となり、左舷前方を先行する他の水上オートバイ（以下「第三船」という。）が減速したので、第三船を避けるため右転したところ、B船の右舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは左足関節脱臼骨折を、船長Bは頸部及び腰部捻挫等をそれぞれ負い、A船の左舷船首部に破口を、B船の右舷船首部に亀裂をそれぞれ生じ、両船とも全損となった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>水象：河川の水面 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約7年間の水上オートバイの操縦経験を有していた。</p> <p>船長Bは、本事故発生の約3か月半前に水上オートバイの操縦免許を取得し、操縦経験は約10回だった。</p> <p>本事故の発生場所は、埼玉県及び群馬県両県境の利根川の河川内で、川幅は約600mで浅所も存在するため、遊走可能な水域は狭かった。</p> <p>船長Aは、利根大堰の手前で反転して上流に向けて西進中、B船は後から出発しているので、A船の後方にいるものと思っていた。</p> <p>船長Bは、A船の左舷側を通過する状態となったのちは第三船に意識を向けて西進を続け、減速した第三船を避けるため右転するとき、右舷方を確認しなかった。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、行田市の利根川を上流に向けて西進中、船長Aが、B船が</p>

	<p>A船の後方にいるものと思い、A船の左舷至近にB船が接近していることに気付かずに航行したものと考えられる。</p> <p>B船は、上流に向けて先行するA船を含む3隻の水上オートバイに続き利根川を西進中、船長Bが、A船の左舷側を通過する状態となったのちは第三船に意識を向けて西進を続けていたところ、第三船が減速したので避けようと右舷方を確認せずに右転したことから、右舷至近を並走していたA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、行田市の利根川において、A船が上流に向けて西進中、B船がA船を含む3隻の水上オートバイに続いて西進中、船長Bが、A船の左舷側を通過する状態となったのちは先行している第三船に意識を向けて西進を続けていたところ、第三船が減速したので避けようと右舷方を確認せずに右転したため、右舷至近を並走していたA船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
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"> ・複数の水上オートバイが河川内で遊走する場合は、川幅以外にも浅所などにより可航水域が制限されるため、操縦者は、互いの動静に注意するとともに、船間距離を十分に確保して遊走すること。

付図1 推定航行経路図



写真1 A船の損傷状況



左舷船首部の破口

写真2 B船の損傷状況



右舷船首部の亀裂