

# 船舶事故調査報告書

平成27年2月19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21日（日） 13時24分ごろ
発生場所	神奈川県平塚市所在の国道1号線馬入橋上流 平塚市所在の大磯港西防波堤灯台から真方位052° 3.0海里付近 （概位 北緯35° 20.2′ 東経139° 22.1′）
事故調査の経過	平成26年9月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 プレジャーモーターボート スターリング号、0.7トン 235-45744 神奈川、個人所有 4.14m (Lr) × 2.09m × 0.89m、FRP ガソリン機関、144.20kW、平成17年4月 B 水上オートバイ JET SKI、0.1トン 220-23906 長野、個人所有 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、213.00kW、平成24年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成18年2月16日 免許証交付日 平成23年3月31日 （平成28年3月30日まで有効） 同乗者A <sub>1</sub> 男性 30歳 B 船長B 男性 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年11月2日 免許証交付日 平成26年4月15日 （平成31年11月1日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 2人（船長A及び同乗者A <sub>1</sub> ） B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷、ウェイクボードタワーに曲損 B 船首部船底に破損、船尾のステップに曲損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者A<sub>1</sub>及び同乗者A<sub>2</sub>を乗せ、相模川<sup>さがみ</sup>の馬入橋上流の中央右岸寄りにおいて、主機を止め、船首を河口に向けて漂泊し、同乗者A<sub>1</sub>が操縦席より前方にある左舷側の船尾方を向いた椅子に腰を掛け、同乗者A<sub>2</sub>がウェイクボードを付けて水面に降り、船長Aが右舷側の操縦席でトーイングロープを伸ばしていた。</p> <p>船長Aは、右舷船尾方から船首を左右に振りながら航走して来るB船を認め、動静を監視した。</p> <p>船長Aは、B船が、A船の右舷方約10mを隔てて通過し、右舷船首方約50mで左に急旋回した後、右転と左転を繰り返しながらA船の近距離に接近し、船長Bが、体勢を崩してバランスを失い、右手で操縦ハンドルを引いたように見えたとき、右転してA船に向かう状況となり、咄嗟<sup>とつま</sup>に上半身を横に傾けた。</p> <p>A船は、平成26年9月21日13時24分ごろ、その右舷船首とB船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、同乗者A<sub>1</sub>が呼吸をしていないのに気付いて、人工呼吸を施し、同乗者A<sub>1</sub>の意識が戻ったとき、付近にいた人に救急車を要請してくれるよう叫んだ。</p> <p>左岸にある船舶販売店主は、事故を見ていた人から事故の話を聞いて救急車を要請した。</p> <p>A船は、救助に駆けつけた水上オートバイにえい航されて左岸のマリーナに戻り、同乗者A<sub>1</sub>が、救急車で病院に搬送され、翌22日に退院した。</p> <p>船長Aは左腕の打撲及び裂傷を負い、同乗者A<sub>1</sub>は全身打撲と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、相模川<sup>さがみ</sup>の馬入橋上流の左岸を出発し、右岸沿いに約70～80km/hの速力（対水速力、以下同じ。）で遊走していた。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛け、両足を揃えて左舷側に置き、直進しては急旋回を繰り返し、サングラスに水しぶきが掛かって見えにくくなると、時折左手をハンドルから放し、左手の指でサングラスに付着した水滴を拭き落としながら遊走を続けていた。</p> <p>船長Bは、船首方至近に漂泊中のA船を認め、慌ててスロットルレバーを放し、左舷側に体重移動をしてB船を傾けて避けようとしたが、B船がA船に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突によって投げ出され、泳いで止まっていたB船に乗ってA船に近づき、A船の負傷者の状況を確認した。</p> <p>船長Bは、右脇腹に打撲を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約2.5m/s、視界 良好 水象：水面 平穏</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長A、同乗者A<sub>1</sub>及び同乗者A<sub>2</sub>は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、遊走中、サングラスに水しぶきが掛かって前方が見えにくく、本事故時、A船に近づくまで漂泊していたA船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、約12～13年前から毎年5～10月までの間に月2回程度水上オートバイに乗っており、本事故時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>平塚市役所が発行する「水上バイクライダーの皆さんへ海・川・浜のルールブック」には、事故発生場所付近の水域について、次のとおり記載されている。(平塚市役所のホームページより)</p> <p>小舟へ接近したり、引き波により危険を覚えさせるような行為はしないで下さい。</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 なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、相模川の馬入橋上流において漂泊中、船長Aが、右舷船尾方から航走して来るB船の動静を監視していたところ、近距離に接近したB船がA船に向けて右転したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、相模川の馬入橋上流において、速力約70～80km/hで遊走中、船長Bが、サングラスに水しぶきが掛かり、時折左手でサングラスに付着した水滴を拭き落としながら旋回を繰り返し、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、漂泊中のA船に気付かず、A船に接近し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、相模川の馬入橋上流において、A船が漂泊中、B船が速力約70～80km/hで遊走中、船長Bが、サングラスに水しぶきが掛かり、時折左手でサングラスに付着した水滴を拭き落としながら旋回を繰り返し、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、漂泊中のA船に気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</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>・ 常時、見張りを適切に行い、他の船舶に接近しないように注意すること。</li> <li>・ 水上オートバイで旋回するときは、周囲の安全を確認すること。</li> <li>・ 近くにいる他船に迷惑が掛からない速力で航行すること。</li> <li>・ 水上オートバイを操縦する場合、バランスを失いやすい姿勢で乗らないこと。</li> </ul>