

船舶事故調査報告書

平成28年3月10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27年7月12日 15時55分ごろ
発生場所	群馬県千代田町の利根川 赤岩三等三角点から真方位242°1,600m付近 (概位 北緯36°12.7′ 東経139°25.6′)
事故の概要	水上オートバイ ^{サクラ} SAKURA及び水上オートバイ ^{エス} S.136は、共に遊走中、衝突した。 S.136は、船長が負傷し、船体に破口を生じ、また、SAKURAは、船体に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月14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 SAKURA、0.1トン 210-56685千葉、個人所有 2.89m (Lr) × 1.11m × 0.43m、FRP ガソリン機関、178.00kW、平成26年2月 B 水上オートバイ S.136、0.1トン 230-53665群馬、個人所有 2.62m (Lr) × 1.02m × 0.33m、FRP ガソリン機関、63.00kW、平成26年4月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 41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7月21日 免許証交付日 平成23年8月3日 (平成28年8月2日まで有効) 船長B 男性 20歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年7月1日 免許証交付日 平成23年7月1日 (平成28年6月30日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部船底に擦過傷 B 右舷中央部に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 水象：河川の水面 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船と共に、平成27年7月12日15時50分ごろ、利根川の千代田町の川岸を出発して遊走を開始した。</p> <p>船長Aは、B船の動きに合わせて遊走することとし、下流に向けて先行するB船の右舷後方を数m離して追走していたところ、B船が上流に向かって約50km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で右転を開始したので、ほぼ同じ速力で右転を開始した。</p> <p>A船は、右転を開始して間もなく、B船がハンドルをとられてA船の前路に出てきたので、どうすることもできず、その船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、川岸にいた仲間と共に、落水した船長Bを救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、15時50分ごろ、A船と同じ川岸から出発して遊走を開始した。</p> <p>船長Bは、A船より先に下流に向けて航行した後、上流に向かって右転を開始したところ、他の水上オートバイの航走波を左舷側から受けて右にハンドルをとられる状態となった。</p> <p>B船は、A船の前路に飛び出る態勢となり、その右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、病院に搬送され、右下腿骨開放骨折と診断された。 （付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、約9年の水上オートバイの操縦経験を有し、夏にはほぼ毎週、利根川で遊走していた。</p> <p>船長Bは、約4年の水上オートバイの操縦経験を有し、夏には月に約3回、利根川で遊走していた。</p> <p>本事故の発生場所は、川幅が約600mで中州や浅所も存在するため、遊走可能な水域は狭かった。</p> <p>両船は、約50km/hの速力で右回頭を行い、回頭を開始するときの合図などの取決めはなかった。</p> <p>船長Aは、知り合いの船長Bを追い掛けて遊走していたが、本事故後、もっとB船との距離を空けるべきだったと思った。</p> <p>船長Bは、A船が右舷後方から追走しているのを知っていたものの、右回頭を開始するとき、A船との距離を確認しなかった。</p> <p>本事故発生場所付近では、本事故当日、約50隻の水上オートバイが遊走していた。</p>

	船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していた。
分析 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、千代田町の利根川において、約50km/hの速力で遊走中、船長Aが、B船との距離を適切に取らずに追走していたことから、右回頭を開始したB船に続いて右回頭中、B船がハンドルをとられてA船の前路に出てきたB船を避けきれずに衝突したものと考えられる。 船長Aは、船長Bと知り合いであったことから、B船の右舷後方数mのところを追走したものと考えられる。 B船は、千代田町の利根川において、約50km/hの速力で遊走中、船長Bが、上流に向けて右回頭していた際、他の水上オートバイの航走波でハンドルをとられてA船の前路に飛び出る態勢となったことから、B船の右舷後方至近を航行していたA船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、千代田町の利根川において、A船及びB船が約50km/hの速力で遊走中、船長Aが、B船との距離を適切に取らずに追走し、また、船長Bが、右回頭していた際、他の水上オートバイの航走波でハンドルをとられてA船の前路に飛び出る態勢となったため、右回頭中の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。
参考	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。 ・他の水上オートバイが遊走している河川を航行する場合は、川幅以外にも中州や浅所などにより可航水域が制限されるため、他の水上オートバイ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 事故発生場所概略図

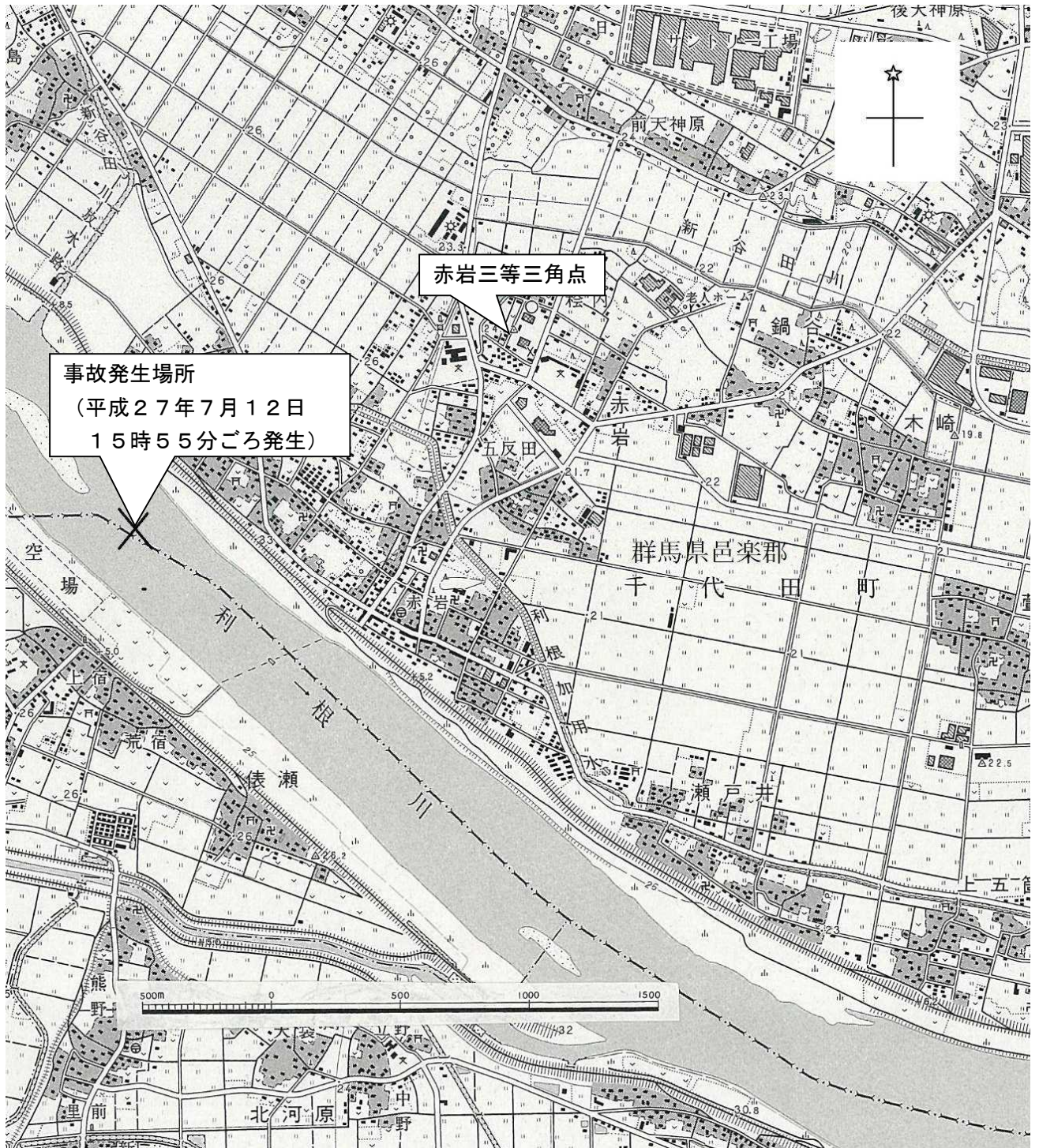
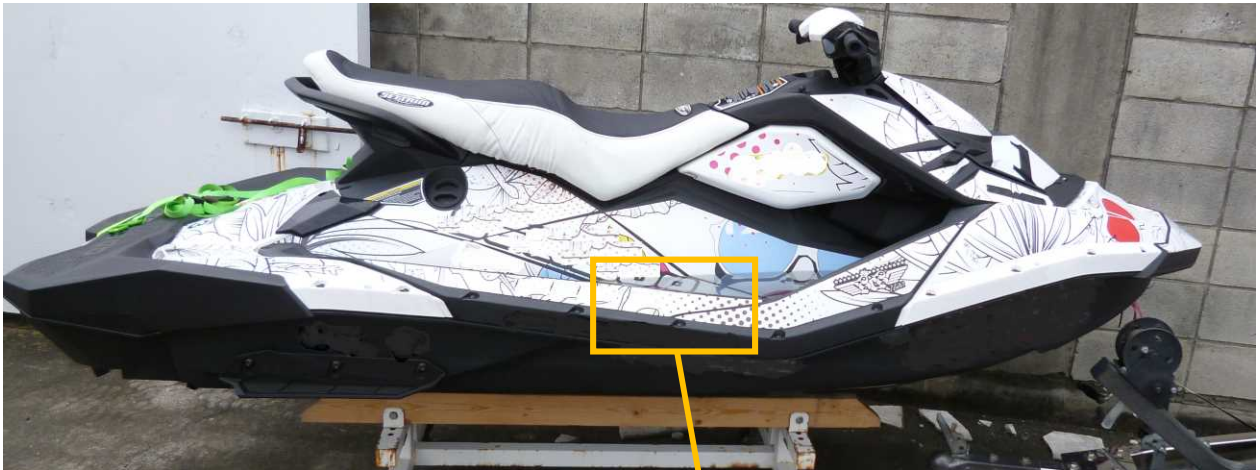


写真1 A船の損傷状況



船首部船底の擦過傷

写真2 B船の損傷状況



右舷中央部の破口