

船舶事故調査報告書

令和2年6月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

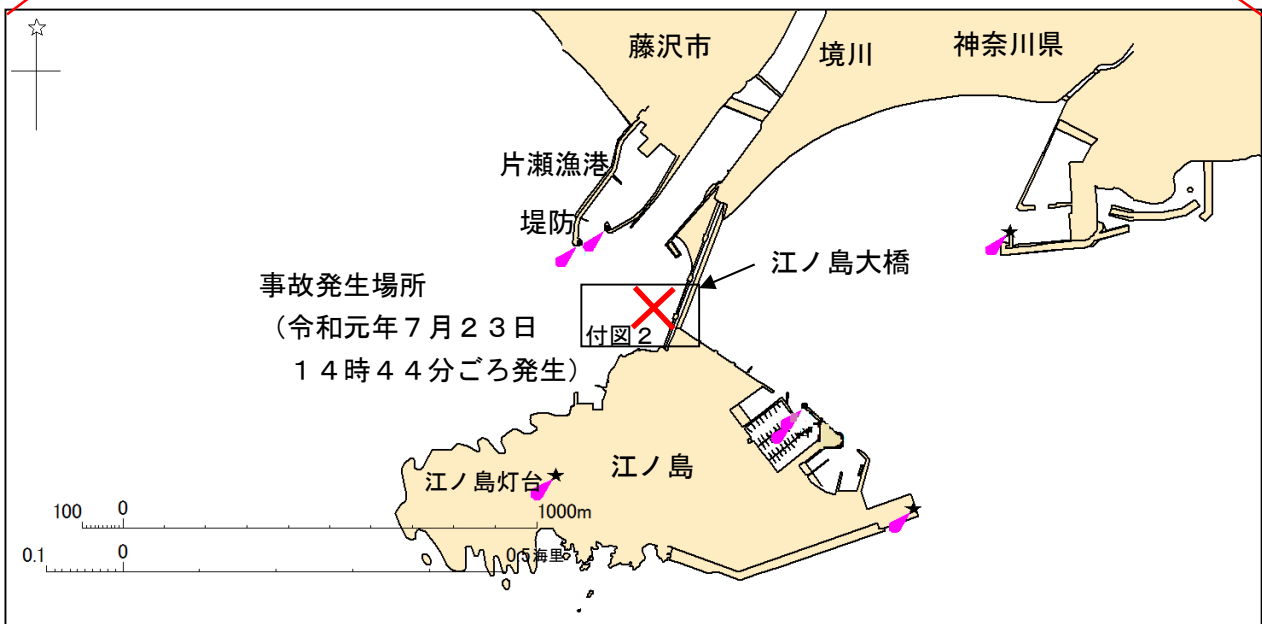
事故種類	衝突
発生日時	令和元年7月23日 14時44分ごろ
発生場所	神奈川県藤沢市江ノ島大橋南西方沖 江ノ島灯台から真方位028°490m付近 （概位 北緯35°18.2′ 東経139°28.9′）
事故の概要	水上オートバイ ^{エフエックス} FX-Cruiser H0 ^{クルーザー} 及び水上オートバイ ^{エイチオー} NAGISA丸 ^{ナギサ} は、共に遊走中、両船が衝突した。 NAGISA丸は、船長が負傷し、左舷船首部外板に圧損等を生じ、また、FX-Cruiser H0は、船首部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 FX-Cruiser H0、0.2トン 235-54072 神奈川、個人所有 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、132.4kW、平成30年7月 B 水上オートバイ NAGISA丸、0.2トン 235-53292 神奈川、個人所有 2.94m (Lr) × 1.17m × 0.62m、FRP ガソリン機関、150.0kW、平成29年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年5月29日 免許証交付日 平成26年7月14日 （令和2年5月28日まで有効） B 船長B 女性 46歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年6月16日 免許証交付日 平成28年6月16日 （令和3年6月15日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 左舷船首部外板に圧損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、遊走の目的で令和元年7月23日10時00分ごろ神奈川県平塚市所在のマリーナをB船及び仲間の水上オートバイ4隻と共に出発し、神奈川県逗子市逗子海岸及び江ノ島大橋南西方沖を航行した後、14時30分ごろ同橋南西方沖で錨泊した。</p> <p>A船は、休憩を終えてB船及び仲間の水上オートバイ4隻と共に同船1隻によるマリーナに帰る合図で発進し、帰航の途について。</p> <p>A船は、江ノ島大橋西方沖を仲間の水上オートバイの他に5隻の水上オートバイが遊走中、船長Aが、遊走しながら左転したところ、左舷船首方から来た水上オートバイ1隻を認めたので、左舷に避けて通過しようと思い、急に右転した後、遊走を続けて北進を始めた。</p> <p>A船は、20～30km/hの速力（対水速力、以下同じ。）で北進中、船長Aが、間もなく、右舷船首方60～70°約30mに西進中のB船を認めたが、どうすることもできず、約2秒後の14時44分ごろその船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bが落水したのを認め、B船のところに引き返し、船長Bに安否を尋ねたところ、船長Bの意識があることを認め、引き返して来援した仲間の水上オートバイの船長に船長Bの救助を依頼した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船及び仲間の水上オートバイ4隻と共にマリーナを出発し、江ノ島大橋南西方沖で錨泊して休憩をした後、マリーナに帰航の途につく目的で発進した。</p> <p>B船は、14時44分ごろ北方を航行する仲間の水上オートバイと共に西方沖の広い海域に向けて約60km/hの速力で遊走しながら西進中、発進して約1.5秒後に左舷方から急に右転して接近するA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃でA船に胸部を打ち付けた後に落水し、仲間の水上オートバイの船長によって救助されて江ノ島弁天橋下の砂浜まで運ばれ、救急車で藤沢市内の病院に搬送され、左肋骨多発骨折及び外傷性左血気胸と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況（1）、写真4 B船の損傷状況（2） 参照）</p>
その他の事項	本事故発生場所付近は、境川の河口付近であり、北西方に藤沢市片瀬漁港の堤防があり、可航幅が約300mの狭い海域であった。

	<p>船長A及び船長Bは、夏場は月に1～2回仲間同士と一緒に遊走していた。</p> <p>船長Aは、江ノ島大橋西方沖が狭い海域であるが、よく来て慣れている場所であり、ふだん仲間の水上オートバイと約15m距離を離して遊走していたので、ふだんどおり約15m距離が離れていれば危険はないと思っていた。</p> <p>船長Bは、A船も仲間の水上オートバイと共に同じマリーナ方面の西方に向かうはずであり、同船及び他にも遊走中の水上オートバイが5隻いるので、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思い、前方のみを注視し、A船のいる左舷方に意識を向けていなかったと本事故後に思った。</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 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 あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、江ノ島大橋西方沖の狭い海域において、20～30km/hの速力で遊走中、船長Aが、左舷船首方から来た水上オートバイ1隻を左舷に避けて通過しようと思い、急に右転したことから、右舷船首方約30mから接近するB船を認めたものの、避けることができず、B船と衝突したと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷船首方約30mに約60km/hの速力で西進するB船を認めた際、A船が20～30km/hの速力で北進していたことから、B船と衝突までの距離が約15mで約2秒しかなく、B船を避けることができなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、江ノ島大橋西方沖の狭い海域を遊走中、船長Bが、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思い、A船のいる左舷方に意識を向けずに前方のみを注視し、約60km/hの速力で西進したことから、左舷方から急に右転して接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、江ノ島大橋西方沖が狭い海域であり、B船及び仲間の水上オートバイ4隻並びに他に5隻の水上オートバイが遊走していたことから、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、江ノ島大橋南西方沖の狭い海域において、A船及びB船が共に遊走中、船長Aが、左舷船首方から来た水上オートバイ1隻を左舷に避けて通過しようと思い、急に右転したため、また、船長Bが、早く狭い海域を抜けて広い海域に出ようと思い、A船のいる左舷方に意識を向けずに前方のみを注視し、約60km/hの速力で西進したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・ 水上オートバイを操船中、転針する方向を十分確認して急に転針しないこと。・ 水上オートバイを操船中、狭い海域では、周囲の仲間の船の動静に注意しながら他船が急に転針しても回避できるように距離を十分に取り、速力を十分に落として航行すること。
--------------	--

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生経過概略図

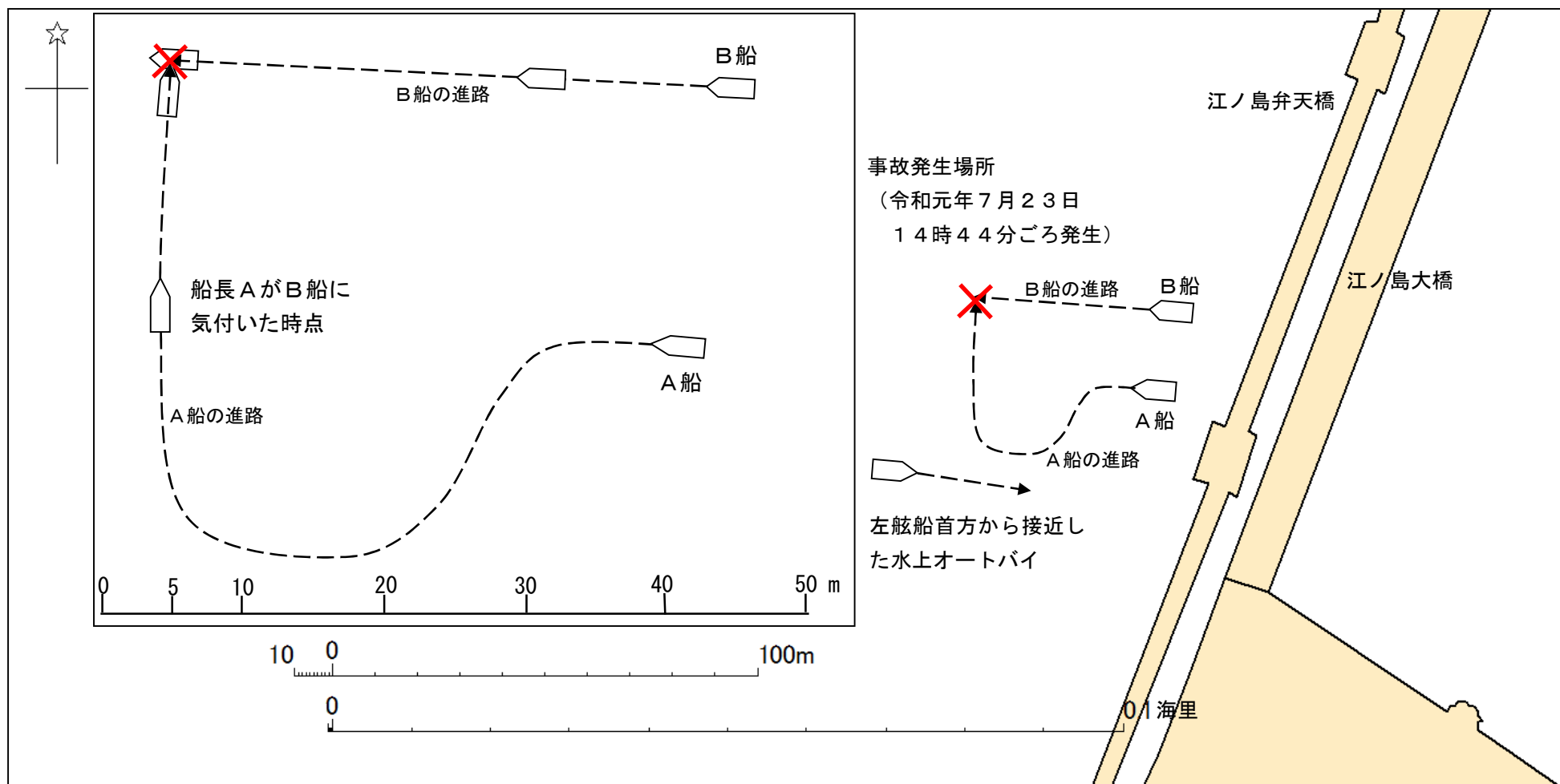


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



写真3 B船の損傷状況（1）



写真4 B船の損傷状況（2）

