

船舶事故調査報告書

令和2年5月27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5月25日 13時40分ごろ
発生場所	千葉県いすみ市夷隅川 大東二等三角点から真方位242° 1,840m付近 (概位 北緯35° 18.0′ 東経140° 23.7′)
事故の概要	水上オートバイ日章及び水上オートバイサトルGP1800は、共に川を上流に向けて航行中、サトルGP1800が右に反転した際、両船が衝突した。 サトルGP1800は、船長が負傷し、右舷外板の亀裂等を生じ、また、日章は、左舷船首部船底に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月30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 日章、0.2トン 232-41006千葉、株式会社エクスフィールド 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、154.50kW、平成22年8月 B 水上オートバイ サトルGP1800、0.2トン 232-45662千葉、個人所有 2.87m (Lr) × 1.10m × 0.67m、FRP ガソリン機関、183.90kW、平成31年3月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 41歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年12月8日 免許証交付日 平成28年12月8日 (令和3年12月7日まで有効) 船長B 男性 31歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年8月30日 免許証交付日 平成30年11月9日 (令和5年11月8日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部船底に亀裂を伴う凹損及び擦過傷 B 右舷外板に亀裂、ハンドルバーの台座カバーに破損、サイドミラーに割損及び船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 0.2m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和元年5月25日13時10分ごろ、B船と共に遊走する目的で夷隅川を往復することとし、‘江東橋北西方約50mに所在する同川左岸の発着場所’（以下「本件発着場所」という。）を出発した。</p> <p>A船は、夷隅川の河口付近でB船と合流し、本件発着場所付近までを往復したのち、再び上流に向かって40～50km/hの速力（対水速力、以下同じ。）で航行中のB船の右舷後方を追走していた。</p> <p>船長Aは、本件発着場所を通過した頃、B船の15～20m後方を航行中、右岸近くにいた別の水上オートバイ数台の付近を通過するので、一旦スロットルレバーを緩め、30～40km/hの速力に落としてB船の動静を見ていた。</p> <p>船長Aは、右岸近くにいた別の水上オートバイ数台の動静を気にしていたところ、B船が速力を落とすと同時に右に反転を始めたので衝突の危険を感じ、ハンドルを右一杯にとると共に一気にスロットルレバーを全開にして右旋回を開始した。</p> <p>A船は、右旋回中、13時40分ごろその左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃で落水した船長Bを救助し、船長Bに話し掛けたところ意識があったので、来援した別の水上オートバイの船長に船長Bを本件発着場所まで移送するよう依頼した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、A船と夷隅川河口部を回遊する目的で、12時50分ごろ、同川の下流に向けて本件発着場所を出発して遊走を始めた。</p> <p>船長Bは、B船が、夷隅川の河口付近でA船と合流し、上流に向かって本件発着場所を通過し、40～50km/hの速力で北西進中、前方約50m付近に漂泊中のジェットボート1隻がいることを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、撮影作業が行われているように見えるジェットボートを認め、付近を通過すると同作業の妨げとなるので、同ジェットボートの付近を通過せずに引き返そうと思い、急にスロットルレバーを緩めて約10km/hの速力に減速してハンドルを右に取り、右に反転中、右舷至近に接近していたA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で落水し、船長Aに救助されたのち、来援した別の水上オートバイによって夷隅川の本件発着場所まで移送され、救急車により千葉県鴨川市内の病院に搬送されて診察を受けたのち、</p>

	<p>後日千葉県山武市内の別の病院で第3腰椎右横突起骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、写真1 A船、写真2 B船、写真3 B船の損傷状況参照)</p>
その他の事項	<p>夷隅川は、本事故発生場所付近の川幅が約130mであり、その川岸に存在するポンツーン付近に数台の他の水上オートバイが漂流又は航行していたので、可航幅が狭くなっていた。</p> <p>船長Aは、本件発着場所で水上オートバイを管理するマリナーの従業員であり、また、船長Bは、同マリナーでB船を購入し、時々遊走の目的で同マリナーに来客として通っていた。</p> <p>船長Aは、B船と15～20m離しており、B船の動きを注意していれば、B船が突然反転しても避けられると思っていた。</p> <p>船長Aは、右に反転して向かってきたB船に気づき、ハンドルを右一杯として避けようとしてスロットルレバーを全開にしたものの、速力がすぐに上がらず、B船と衝突したと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、B船との距離を十分離していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、右に反転する前にバックミラーで一度後方を確認したが、A船が見当たらず、A船がすぐ近くにはいないと思っていたので目視で後方を確認するべきであ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>
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	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、夷隅川を30～40km/hの速力で上流に向けて航行中、船長Aが、B船の右舷後方を15～20mまで接近して同航していたことから、右に反転して向かってきたB船に気づき、ハンドルを右一杯として避けようとしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船の動きを注意していれば、B船が突然反転しても避けられると思っていたことから、B船の右舷後方15～20mまで接近して同航していたものと考えられる。</p> <p>B船は、夷隅川を上流に向けて航行中、船長Bが、前方に漂流しながら撮影作業が行われているようなジェットボートを認めた際、同作業を妨げないよう、同ジェットボートの付近を通過せずに引き返そうと思い、急に減速して右に反転したことから、B船の右舷後方を同航していたA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夷隅川において、A船及びB船が共に上流に向けて航行中、船長Aが、B船の右舷後方を15～20mまで接近して同航して</p>

	<p>いたため、また、船長Bが、前方に漂泊しながら撮影作業が行われているようなジェットボートの付近を通過せずに引き返そうと思い、急に減速して右に反転したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 水上オートバイの船長は、川岸付近を前方の他の水上オートバイと並走中、同オートバイとの距離が接近し過ぎないように安全な距離を確保して航行すること。 ・ 水上オートバイの船長は、反転を行う場合、目視によって適切な後方の確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



国土地理院 1万5000分の1地形図使用

付図2 事故発生経過概略図（拡大）



衝突状況拡大図

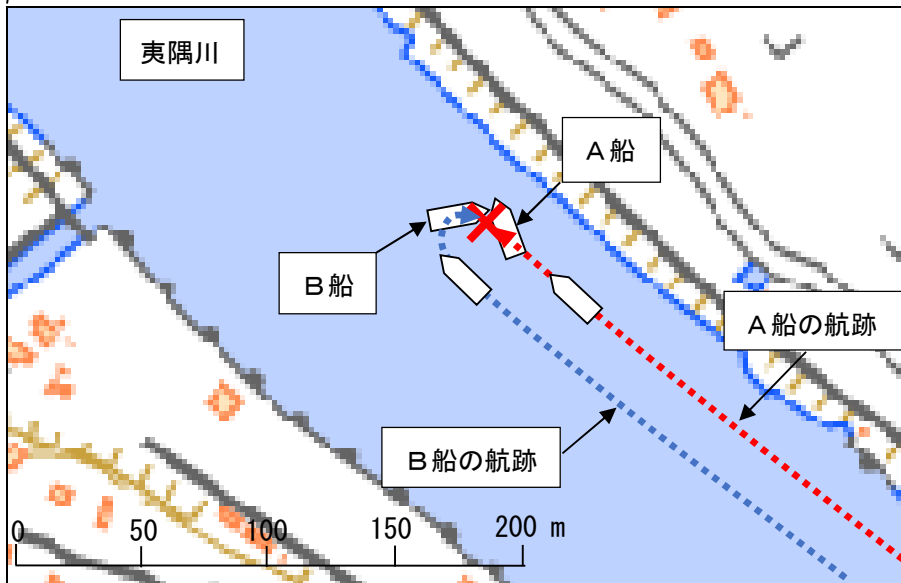


写真1 A船



写真2 B船



写真3 B船の損傷状況

