

浮体と航行中の他船との衝突事故の防止対策

“しぶきをかける” 人を死傷させるおそれのある危険な違反行為はしない！

浮体と航行中の他船との衝突事故 13 件に関係した船舶は 26 隻で、浮体と衝突した側の船舶（水上オートバイ 11 隻、プレジャーボート 2 隻）と、浮体をえい航していた側の水上オートバイ 13 隻の双方について、それぞれの主な要因を分析したところ、浮体と衝突した側の 2 隻の水上オートバイが、**しぶきをかける等の目的で浮体に接近した結果、衝突していました。**浮体に接近し、旋回してしぶきをかける行為は、人を死傷させたりするおそれのある危険な行為で、小型船舶操縦者の遵守事項違反でもあります。厳に慎みましょう。

一方、いずれの側でも相手船に気付いていない等、見張りが適切に行われていなかったことも衝突の主な要因となっています。

浮体と衝突した側の船舶の主な要因

衝突直前に相手船や浮体に気付いたが、避けきれずに衝突した 3 隻

相手船に気付かないまま衝突した 2 隻

しぶきをかける等のために浮体に接近して衝突した 2 隻

操縦を誤り、浮体に向けて加速して進行し衝突した 1 隻



浮体をえい航していた側の水上オートバイの主な要因



浮体や搭乗者の様子を気にしていて相手船に気付かなかった 3 隻

相手船を視認した後、動静監視を適切に行っていない 1 隻

航行中の他船に近づいて遊走した 1 隻

このページの画像は全てイメージで、事故に関係するものではありません。

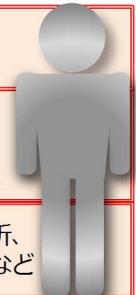
これらの事故で死亡した 3 人の死因は、**脳挫傷、多発損傷の出血性ショック、肝挫創等に伴う急性失血死**でした。死亡者と重傷者は合わせて 21 人で、浮体に他船が直接衝突し、多数の搭乗者が死傷する事故が複数発生していることから、死亡者と重傷者が事故件数を大きく上回る状況となっています。

死亡	3人
重傷	18人
軽傷	10人

頭部：頭蓋骨骨折、外傷性硬膜下出血、脳挫傷、下顎骨など

上半身：腹内出血、橈骨骨折、上腕骨骨折など

下半身：骨盤骨折、大腿骨部骨折、腓骨近位端骨折、脛骨開放骨折など



その他の安全対策

- ・常時適切な見張りを行いましょう。

事例3 浮体と航行中の他船との衝突事故

しぶきをかけようと接近して浮体に衝突し、子供を含む複数の搭乗者が死傷

事故の概要：水上オートバイS号（以下「A船」）は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、搭乗者7人が乗った浮体をえい航して遊走中、また、水上オートバイE号（以下「B船」）は、船長Bが1人で乗り組み、遊走中、平成30年8月5日14時30分ごろ、兵庫県淡路市北淡室津ビーチ西方沖でB船と浮体とが衝突した。

A船

船長Aは、同乗者1人を乗せ、浮体に子供6人を含む搭乗者C₁～C₇を搭乗させ、14時10分ごろ遊走を開始した。

船長Aは、B船の左旋回がほぼ終わったところで、B船と浮体との距離が近くなるのではないかと思ったが、左転すると浮体が右側に振れ、右転するとA船がB船と接近することになるので、針路及び速力を維持して航行した。

B船

船長Bは、自身が保有している水上オートバイと同型のB船をレンタルして14時15分ごろ、遊走を開始した。

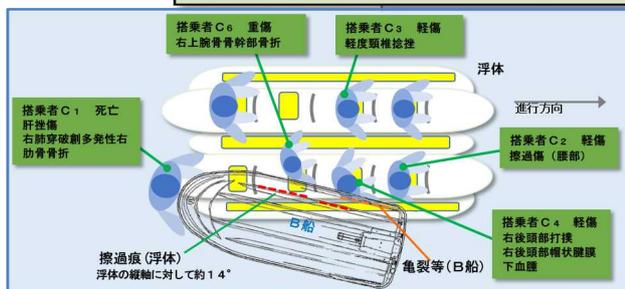
船長Bは、10時30分頃から遊走を開始するまでに350mlの缶ビール2本半程度を飲んでいていた。

船長Bは、浮体と併走した後、浮体に接近して水しぶきをかけようと思い、最高速力に近い約78km/hでA船の右舷側を追い越し、後方を確認せずに左旋回を開始した。

船長Bは、A船を追越し、約40km/hの速力で左旋回し、ほぼ終わるまでA船及び浮体を確認せずに操縦していた。

船長Bは、A船及び浮体が目前に迫り、操縦ハンドルを左側一杯にとったものの避けることができず、B船が浮体と衝突した。

B船は、浮体の右側後部に衝突し、乗り揚げた。
搭乗者C₁が死亡し、C₆（10歳）が重傷を、C₂（13歳）、C₃（11歳）、C₄（9歳）及び船長Bが軽傷を負った。



船長Bは、水しぶきをかける行為によって過去に衝突事故が発生しており、危険な操縦にあたることを、認識していなかった。



B船旋回時の水しぶき（再現時）

B船には、水しぶきがかかるような距離まで近づかない等、安全な操縦に関して記載された警告ラベルが貼り付けられておらず、また船長Bが所有している、B船と同型の水上オートバイは中古で購入したときから取扱説明書がなく、船体の警告ラベルも貼り付けられていなかった。



船体の警告ラベル（例）

船長Bは、法令で酒酔い操縦が禁止されていることは知っていた。また、事故時は、酔いを感じていなかったため既にアルコールが抜けて操縦への影響は無いと考えていた。

原因：本事故は、淡路市北淡室津ビーチ西方沖において、A船が搭乗者7人を乗せた浮体をえい航して南西進中、B船が南西進中、船長Bが、約40km/hの速力で左旋回し、水しぶきをかけようと浮体に接近したため、A船及び浮体が目前に迫り、操縦ハンドルを左側一杯に取ったものの避けることができず、B船と浮体が衝突したものと考えられる。

再発防止に向けて（事故防止策）

- 水上オートバイの船長は、周囲の船舶等から回避できる安全な速力、距離を保って航走すること、また、浮体等に接近して水しぶきをかけるような行為は、危険な操縦にあたることから厳に慎むこと。
- 水上オートバイの船長は、飲酒が、状況判断力等に影響を及ぼし、正常な操縦ができなくなる可能性があることから、船舶職員及び小型船舶操縦者法の規定に基づく小型船舶操縦者の遵守事項により、操縦する場合は飲酒を控えるべきであること。
- 水上オートバイの船長は船体の警告ラベルを剥がさないこと。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成31（2019）年3月28日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-3-4_2019tk0005.pdf