

船舶事故調査報告書

平成22年12月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突（被引浮体） |
| 発生日時 | 平成21年8月20日（木） 15時50分ごろ |
| 発生場所 | 神奈川県茅ヶ崎市巾着島所在国道1号線馬入橋橋脚下付近 （概位 北緯35° 19.90′ 東経139° 22.06′） |
| 事故等調査の経過 | 平成22年1月20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 水上オートバイ ^{ディーアンドユー} T & U、0.1トン 235-48108 神奈川、有限会社邦栄建設 2.85m (Lr) × 1.06m × 0.43m、FRP ガソリン機関、180kW、平成20年8月 B 水上オートバイ ^{ボス} BOSS II、5トン未満 230-43017 神奈川、個人所有 2.70m × 1.08m × 0.49m、FRP ガソリン機関、106kW、平成16年7月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長A 男性 34歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年7月24日 免許証交付日 平成20年7月24日 （平成25年7月23日まで有効） 船長B 男性 34歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年12月13日 免許証交付日 平成18年12月13日 （平成23年12月12日まで有効） |
| 死傷者等 | 負傷 2人（B船被引浮体搭乗者） |
| 損傷 | A なし B なし |
| 事故の経過 | A船は、船長Aが1人で乗船し、仲間の水上オートバイとともに、相模川に架かる国道1号線馬入橋付近で、橋脚の周りを遊走していた。 船長Aは、馬入橋下流側を右岸から左岸方向に向けて航行し、流域の中央付近から左岸寄りの橋脚脇に近づいたとき、前方にB船を認めて減速したが、その際、慌ててしまい、誤って機関の停止スイッチを押したので機関が停止し、続いてB船の引くゴムボートを認めたが、A船は惰性で前進を続け、平成21年8月20日15時50分ごろ、B船がえい航していたゴムボートに衝突した。 |

| | | | | | | | | | |
|-----------|--|---------|----|-----------|----|----------|----|-----------|--|
| | <p>B船は、船長Bが1人で乗船し、搭乗者2人（以下「搭乗者B1」及び「搭乗者B2」という。）を乗せたゴムボートを、長さ約10mのロープでえい航して相模川の左岸寄りを下流に向けて時速約20kmで航行中、馬入橋をくぐり抜けて下流側にある鉄橋に近づいたころ、A船が、右舷側から接近してきて、えい航していたゴムボートに衝突した。</p> <p>ゴムボートは、A船に押されて転覆し、搭乗者B1及び搭乗者B2が水中に投げ出された。</p> <p>搭乗者B1と搭乗者B2は、救助されて陸岸に運ばれた後、救急車で病院に搬送された。</p> <p>搭乗者B1は、外傷性急性硬膜下出血、下顎骨骨折を、搭乗者B2は左尺骨骨折、左膝打撲、左前腕挫創を負った。</p> | | | | | | | | |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、水面 平穏</p> | | | | | | | | |
| その他の事項 | <p>船長Aは、馬入橋の下流側を右岸から左岸方向に向けて航行中、前方と橋脚周囲の通航船の様子をよく見ていなかった。</p> <p>搭乗者B1及びB2は救命胴衣を着用していた。</p> | | | | | | | | |
| 分析 | <table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、相模川馬入橋の下流側を右岸から左岸方向に向けて航行中、船長Aが、適切な見張りを行っていないことから、B船及びB船がえい航するゴムボートに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>B船は、ゴムボートをえい航して馬入橋を通過し、下流に向けて航行中、右舷側から接近してきたA船とゴムボートが衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table> | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | なし | 気象・海象の関与 | なし | 判明した事項の解析 | <p>A船は、相模川馬入橋の下流側を右岸から左岸方向に向けて航行中、船長Aが、適切な見張りを行っていないことから、B船及びB船がえい航するゴムボートに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>B船は、ゴムボートをえい航して馬入橋を通過し、下流に向けて航行中、右舷側から接近してきたA船とゴムボートが衝突したものと考えられる。</p> |
| 乗組員等の関与 | あり | | | | | | | | |
| 船体・機関等の関与 | なし | | | | | | | | |
| 気象・海象の関与 | なし | | | | | | | | |
| 判明した事項の解析 | <p>A船は、相模川馬入橋の下流側を右岸から左岸方向に向けて航行中、船長Aが、適切な見張りを行っていないことから、B船及びB船がえい航するゴムボートに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>B船は、ゴムボートをえい航して馬入橋を通過し、下流に向けて航行中、右舷側から接近してきたA船とゴムボートが衝突したものと考えられる。</p> | | | | | | | | |
| 原因 | <p>本事故は、相模川馬入橋付近において、A船が遊走中、B船がゴムボートをえい航して遊走中、船長Aが、適切な見張りを行っていないため、B船及びB船がえい航するゴムボートに気付くのが遅れ、A船とB船がえい航するゴムボートとが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> | | | | | | | | |