

## 船舶事故調査報告書

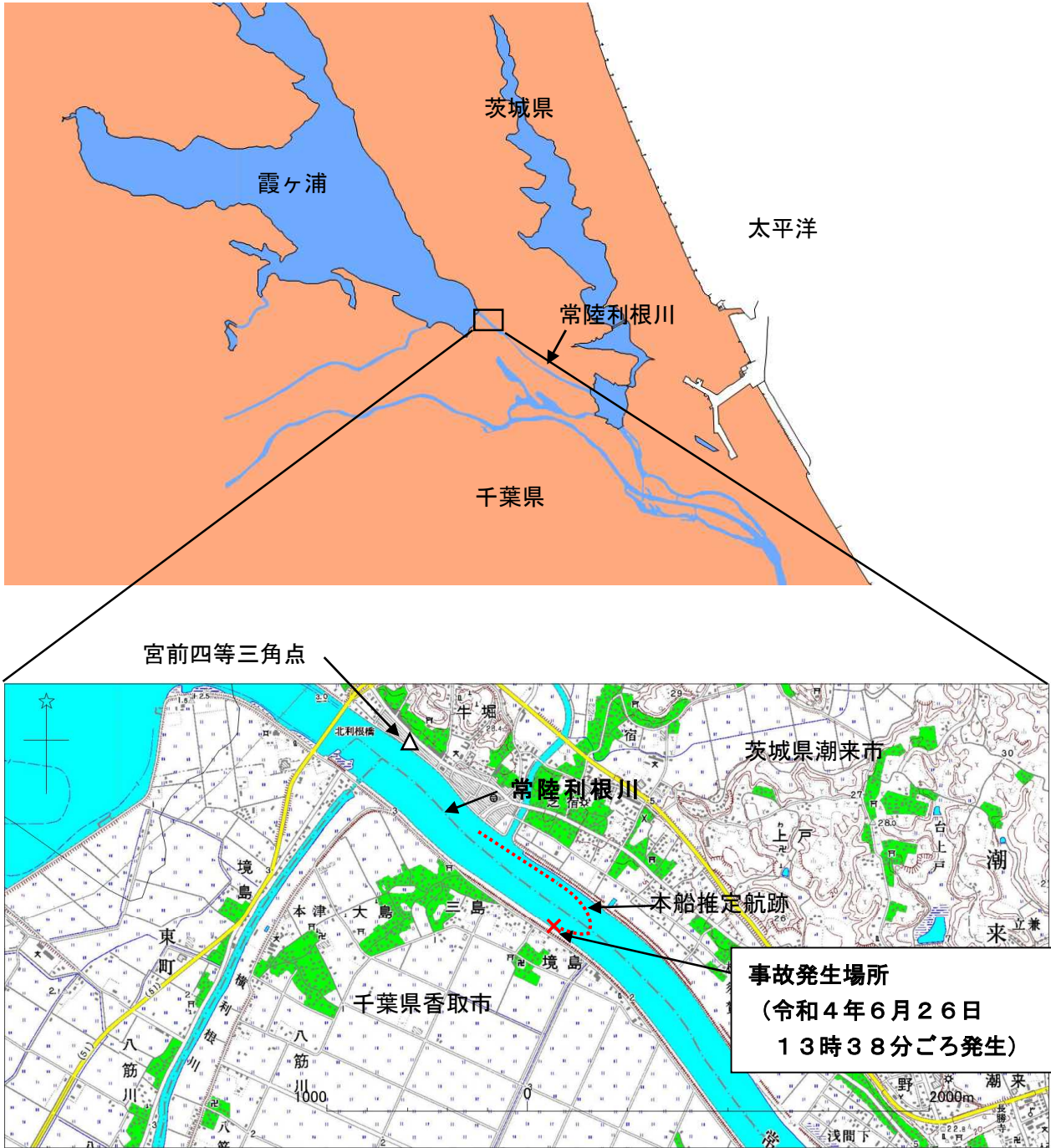
令和5年5月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	被引浮体搭乗者負傷
発生日時	令和4年6月26日 13時38分ごろ
発生場所	千葉県香取市境島地先（常陸利根川） 宮前四等三角点から真方位143° 1,050m付近 （概位 北緯35° 57.1′ 東経140° 31.2′）
事故の概要	水上オートバイ（船名なし）は、搭乗者3人を乗せた浮体をえい航して遊走中、浮体の搭乗者が落水して3人が負傷した。
事故調査の経過	令和4年7月6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	水上オートバイ（船名なし）、不詳 なし、個人所有 不詳、FRP ガソリン機関、不詳
乗組員等に関する情報	操縦者 47歳 操縦免許 なし 搭乗者A 49歳 搭乗者B 31歳 搭乗者C 30歳
死傷者等	重傷 1人（搭乗者A）、軽傷 2人（搭乗者B、搭乗者C）
損傷	なし
気象・水象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 水象：川面 平穏
事故の経過	本船は、操縦者が1人で乗り、搭乗者A、搭乗者B及び搭乗者Cの3人が並んで搭乗した「トーイングチューブと称する浮体」（以下「本件浮体」という。）を長さ約15mのロープでえい航し、令和4年6月26日12時30分ごろ、遊走の目的で北利根橋南東方約1,400mに所在する常陸利根川右岸の発着場所（河川敷）（以下「本件発着場所」という。）を出発した。 本船は、常陸利根川の上流の北利根橋付近と本件発着場所付近の間を何度か往復して遊走したのち、本件発着場付近に本件浮体を着岸させる目的で、下流方向に約30km/hの速力（対地速力、以下同じ）で

	<p>航行してから右転した際、13時38分ごろ、本件浮体が、左方に振られ、本件発着場所付近で、水上オートバイを川面に下ろそうと後部が川面に着水していた操縦者の友人（以下「友人A」という。）所有のトレーラ（以下「本件トレーラ」という。）の後部に衝突した。</p> <p>搭乗者は、3人全員が進行方向に向かって左方に投げ出され、本件トレーラに搭載された水上オートバイ及び本件トレーラに当たったのち落水した。</p> <p>発着場所付近にいた友人たちは、搭乗者3人を救助し、救急車を要請した。</p> <p>搭乗者Aは、ドクターヘリにより千葉県印西市所在の病院に搬送され、多発肋骨骨折、左肩甲骨骨折等複数部位の骨折と診断された。</p> <p>搭乗者B及び搭乗者Cは、救急車により茨城県神栖市所在の病院に搬送され、搭乗者Bが右橈骨骨折、搭乗者Cが左足打撲と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 衝突時のイメージ、写真1 被引浮体（本件浮体同型品）、写真2 本件トレーラ及び搭載された水上オートバイ 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故当日、水上オートバイを趣味とする約20人は、以前亡くなった仲間を追悼し、4台の水上オートバイ及び本件浮体をえい航して遊走する目的で、本件発着場所付近の河川敷に集合していた。</p> <p>本事故時、本件浮体の進行方向に向かって、右から搭乗者A、搭乗者B、搭乗者Cの順にそれぞれ座り、本件浮体の握り手を掴んでいた。</p> <p>友人Aによれば、本事故時、周囲に釣りやウェイクボードをしている人がいたので、操縦者は、過大な速力や急旋回、急加速を行わないように特に注意して航行していたとのことであった。</p> <p>友人A及び搭乗者Bによれば、操縦者が、周囲の状況を確認するのに意識を向けて、後方の本件浮体の状況の確認がおろそかになったこと、及びえい航ロープの長さがふだん約10mで着岸できるように操船しているのに、本事故当時は約15mと長かったので、ふだんより本件浮体の旋回半径が大きくなって本件発着場に近づき過ぎ、ふだんどおりの着岸ができなかったのではないかとのことであった。</p> <p>操縦者は、特殊小型船舶操縦免許証を受有しておらず、かつ水上オートバイが未登録であったが、搭乗者A及び搭乗者Bは、操縦者がふだんから水上オートバイに乗っていたので、そうだと思わなかった。</p> <p>操縦者及び本件浮体の搭乗者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・水象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、常陸利根川の本件発着場所付近において、ふだんより長い長さ約15mのロープを使用して、本件浮体を約30km/hの速力でえい航中、操縦者が、本件浮体を着岸させようと右旋回したことから、本件浮体がふだんより旋回半径が大きくなって、本件発着場所付近にいた本件トレーラの後部に衝突し、搭乗者3人が本件浮体から投げ出されて負傷したものと考えられる。</p> <p>搭乗者3人は、本件浮体から投げ出された際、本件トレーラに搭載された水上オートバイ及び本件トレーラに当たったことから、負傷したものと考えられる。</p> <p>本件トレーラは、友人Aが本件発着場所付近で水上オートバイを川面に下ろそうとしていたことから、後部が川面に着水していた状態であったものと考えられる。</p> <p>操縦者は、特殊小型船舶操縦免許証を受有していなかったことから、水上オートバイの操縦を行ってはいなかった。</p> <p>操縦者及び船舶所有者は、小型船舶登録を行うことなく水上オートバイを使用してはいなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、常陸利根川の本件発着場所付近において、ふだんより長い長さ約15mのロープを使用して、本件浮体を約30km/hの速力でえい航中、操縦者が、本件浮体を着岸させようと右旋回したため、本件浮体がふだんより旋回半径が大きくなって、本件発着場所付近にいた本件トレーラの後部に衝突し、搭乗者3人が本件浮体から投げ出され、本件トレーラに搭載された水上オートバイ及び本件トレーラに当たったことにより発生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"> <li>・ 操縦者は、浮体をえい航する際、周囲だけでなく、後方のえい航状況に注意し、特に旋回時には浮体の動きに意識を向けること。</li> <li>・ 操縦者は、浮体をえい航して旋回する際、使用するロープの長さを考慮し、適切な操船を行うこと。</li> <li>・ 特殊小型船舶操縦免許証を受有していない者は、水上オートバイの操縦を行ってはいない。</li> <li>・ 船舶所有者は、水上オートバイ等の小型船舶を航行の用に供する際、必ず小型船舶登録を行うこと。</li> <li>・ 操縦者は、水上オートバイで浮体をえい航する際、運輸安全委員会ダイジェスト及び動画を参照にして安全な運航を行うこと。</li> </ul> <p><a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No32_all.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No32_all.pdf</a></p> <p><a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/setumei20190723.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/setumei20190723.pdf</a></p>

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 Web サイトの地理院地図を使用

付図2 衝突のイメージ

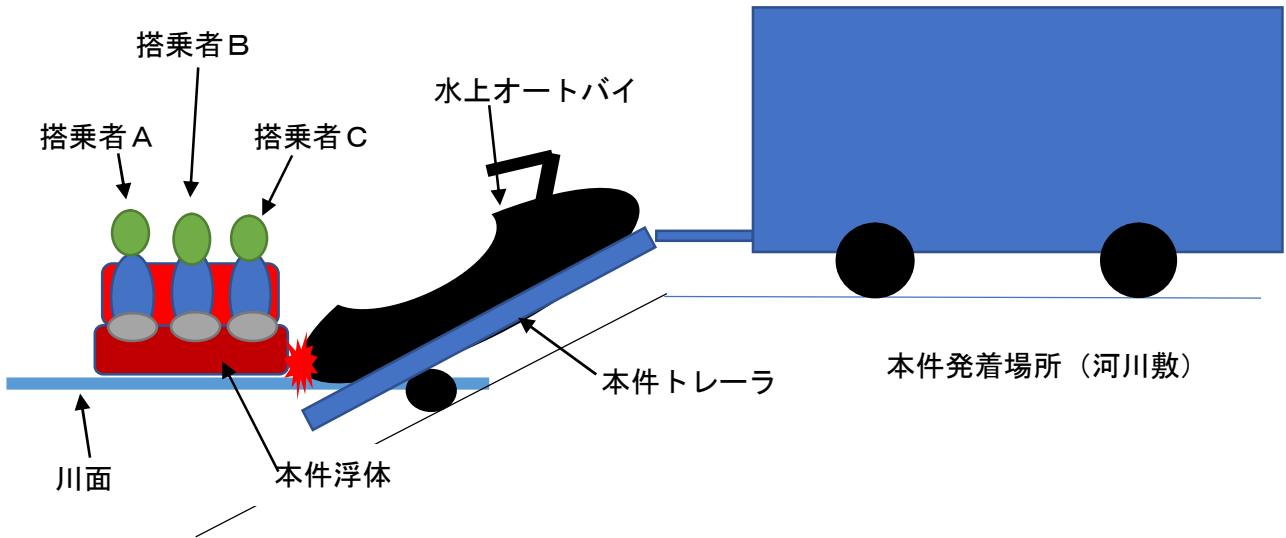


写真1 被引浮体（本件浮体同型品）



写真2 本件トレーラ及び搭載された水上オートバイ

