

船舶事故調査報告書

令和4年12月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（1件目の事故） 衝突（2件目の事故）
発生日時	令和4年6月5日 14時26分ごろ（1件目の事故） 令和4年6月5日 14時30分ごろ（2件目の事故）
発生場所	神奈川県平塚市馬入橋北側（相模川） （1件目の事故） 神奈川県茅ヶ崎市今宿水準点から真方位287° 960m付近 （概位 北緯35° 20.0′ 東経139° 22.7′） （2件目の事故） 神奈川県茅ヶ崎市今宿水準点から真方位287° 960m付近 （概位 北緯35° 20.0′ 東経139° 22.7′）
事故の概要	（1件目の事故） 水上オートバイZEROは、北進中、また、水上オートバイU. M. E. SJは、南進中、両船が衝突した。 （2件目の事故） 水上オートバイU. M. E. EXRは、西進中、水上オートバイZEROと衝突した。
事故調査の経過	令和4年6月7日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 水上オートバイ ZERO、0.2トン 270-49584 静岡、個人所有 B 水上オートバイ U. M. E. SJ、0.1トン 230-57612 群馬、株式会社U. M. E. C 水上オートバイ U. M. E. EXR、0.1トン 230-57540 群馬、株式会社U. M. E.
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊 B 船長B、二級小型・特殊・特定 C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	（1件目の事故） A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に割損 （2件目の事故） A 右舷船首部外板に割損 C 船首船底部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好

	<p>水象：川面 平穩</p>
<p>事故の経過</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平塚市所在のマリーナを出航し、相模川を河口に向かって南進したのち反転し、帰航の目的で約60km/hの速力(対地速力、以下同じ。)で北進中、船長Aが、船首方約100mにB船を認め、減速して右舵を取ったものの、左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、茅ヶ崎市所在のマリーナ(以下「本件マリーナ」という。)を出航し、本件マリーナ西方の相模川を遊走したのち約30km/hの速力で河口に向かって南進中、船長Bが、船首方約100mにA船を認め、減速して右舵を取ったものの、船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、本事故当日、友人から初めてA船を借用し、A船の操船に慣れていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日、船長Cから初めて1人乗りのB船を借用し、バランスを取りながら操船するのに苦慮し、右舵を取ってA船を回避するのが遅れたと思っていた。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>A船は、B船と衝突後、船長Aが下船して船長Bと話そうとして、その場で漂泊していたところ、右舷船首部と西進してきたC船の船首船底部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、A船とB船が衝突して船長Bが落水するのを本件マリーナから目撃し、船長Bを救助する目的で本件マリーナを出航し、西進して船長Bに近づいて減速したものの、船首船底部と、漂泊していたA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Cは、船長Bを急いで救助しようとC船の速力を上げたので、A船の手前で停船できず、A船に衝突してしまったと思っていた。</p> <p>船長A、船長B及び船長Cは、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>神奈川県は、「平塚」海・川・浜のルールブックを策定し、相模川における水上オートバイ航行について遵守事項を定めており、本事故発生場所は、小舟への接近走行禁止場所であった。</p> <p>本事故発生時、A船、B船及びC船以外の船舶は、本事故発生場所付近を航行していなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>A船は、相模川を北進中、船長Aが、A船に初めて乗船して不慣れな状態で操船していたことから、船首方にB船を認めた際、右舵を取って避航しようとしたが間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、相模川を南進中、船長Bが、B船に初めて乗船し、バランスを取りながら操船するのに苦慮した状態で操船していたことから、</p>

	<p>船首方にA船を認めた際、右舵を取って避航するのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>C船は、西進中、船長Cが、相模川に落水した船長Bを急いで救助しようと速力を上げて航行したことから、漂泊中のA船の手前で停船できず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、A船が北進中、船長Aが、A船に初めて乗船して不慣れな状態で操船し、また、B船が南進中、船長Bが、B船に初めて乗船し、バランスを取りながら操船するのに苦慮した状態で操船していたため、船長A及び船長Bそれぞれが右舵を取って避航するのが遅れ、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、C船が西進中、船長Cが落水した船長Bを急いで救助しようと速力を上げて航行したため、漂泊中のA船の手前で停船できず、A船と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"> ・水上オートバイの船長は、不慣れで操船が難しい場合、速力を上げず、安全を確認しながら航行し、他船を認めた場合は安全な距離で避航すること。 ・水上オートバイの船長は、緊急を要する場合でも、近くに船舶が存在する場合、速力を上げずに安全な速力で航行すること。