

船舶事故調査報告書
(一部修正)

令和6年9月11日
運輸安全委員会(海事専門部会)議決

令和4年8月23日に発生した水上オートバイFXクルーザー及び水上オートバイKAWAKEN 2016に係る事故について、事実情報を再度精査した結果、さきに公表した船舶事故調査報告書(令和5年11月15日議決)の一部を下記のとおり修正する。

なお、今回の修正を反映した報告書全文を参考として添付する。

記

(1) 修正箇所

事故の概要、事実情報、分析、原因及び再発防止策の関連部分

(2) 修正内容

追加部分は網掛け、削除部分は取消線で示す。

事故種類	衝突
発生日時	令和4年8月23日 17時55分ごろ
発生場所	神奈川県平塚市相模川右岸(馬入橋の北側) 神奈川県茅ヶ崎市今宿水準点から真方位277°1,100m付近 (概位 北緯35°20.0' 東経139°22.0')
事故の概要	水上オートバイ ^{エフエックス} FXクルーザーは、西進中、棧橋に左舷側を着けて漂流中のいた水上オートバイ ^{カワケン} KAWAKEN2016に衝突した。
事故調査の経過	令和4年9月1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 FXクルーザー、0.2トン 235-50473 神奈川、株式会社ネクスト・クリエイト B 水上オートバイ KAWAKEN2016、0.2トン 232-44140 東京、株式会社TIP FIX
乗組員等に関する情報	A 船長A、特殊小型 B 船長B、特殊小型
負傷者	A なし B 負傷 3人(船長B、同乗者船長Bの家族2人)
損傷	A 左舷船首部に亀裂等 B 右舷船尾部に割損等
気象・海象	気象: 天気 晴れ、風向 南、風速 約1~2m/s、視界 良好 海象: 波高 約0.1m
事故の経過	A船は、レンタルの水上オートバイであり、船長Aが1人で乗り組み、後部座席に知人1人を乗せ、相模川を遊走したのち、同川の右岸

	<p>にある南北に延びた民間企業の棧橋（以下「本件棧橋」という。）に帰航しようとして西進中、船長Aが、左舷側を向いて周囲にいた他船の状況をスマートフォンで撮影しながら航行を続けていた際、船首方至近のB船に気付いてスロットルレバーを離したが、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。向け、航行した。</p> <p>船長Aは、B船が船首を北方に向けて本件棧橋に着けているのを認め、B船の南側に向かうこととし、左旋回して西進中、B船の東方30m付近でA船を停止させようとスロットルレバーを離した。</p> <p>A船は、船長Aが、これまで経験した他船と比べて短い距離で行きあしが落ちなかったため、B船との衝突を回避しようとスロットルレバーを離した状態で操縦ハンドルを左に取ったが、左舷船首部がB船の右舷船尾部に衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船首を北方に向けて機関を停止した状態で、本件棧橋に左舷側を着けて漂流し、船長Bが、左舷側を向いて、棧橋側から乗船しようとしていた家族2人1人及びその乗船を補助していた家族1人の様子を見ながら、その状況に意識を向けていたところ、接近するA船に気付かず、A船と衝突した。ていた際、A船が衝突した。</p> <p>船長B及び乗船を補助していた家族の1人は、A船が身体に当たり、また、もう1人の乗船しようとしていた家族は、B船と本件棧橋との間に足首を挟まれ、それぞれ負傷した。</p>
分析	<p>A船は、本件棧橋に向けて西進中、船長Aが、左舷側を向いて周囲にいた他船の状況をスマートフォンで撮影しながら航行を続けたことから、漂流中のB船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。B船の東方30m付近で、A船を停止させようとスロットルレバーを離したものの、行きあしが落ちなかったことから、至近となったB船を避けようと同レバーを離した状態でハンドルを左に取ったが、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船がレンタルであったことで、A船を停止させようとした際、これまで経験した他船と比べ操縦感覚が違い、スロットルレバーの操作が遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、船首を北方に向けて本件棧橋に左舷側を着けて漂流中、機関を停止した状態で、本件棧橋に左舷側を着け、船長Bが、左舷側を向いて、棧橋側から乗船しようとするしていた家族1人及びその乗船を補助していた家族1人に意識を向けていたことから、右舷側からA船が接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。右舷側から接近するA船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、西進中、B船が漂流中、船長Aが、左舷側を向いて周囲にいた他船の状況をスマートフォンで撮影しながら航行を続け、また、船長Bが、左舷側を向いて、棧橋側から乗船しようとする</p>

	<p>家族に意識を向けていたため、互いに接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。本件棧橋に着けていたB船の東方30m付近で、A船を停止させようとスロットルレバーを離したものの、行きあしが落ちなかったため、B船に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、遊走中及び漂流中であっても、常時適切な見張りを行うこと。 ・水上オートバイの船長は、特定の方向のみ意識を向けるのではなく、周囲にも注意を払うこと。 ・水上オートバイの船長は、前方に他船を認め、衝突のおそれがある場合、停止距離、旋回半径などを考慮の上、早めにスロットルレバーを離すなどの衝突を避ける措置を採ること。

船舶事故調査報告書

事故種類	衝突
発生日時	令和4年8月23日 17時55分ごろ
発生場所	神奈川県平塚市相模川右岸（馬入橋の北側） 神奈川県茅ヶ崎市今宿水準点から真方位277°1,100m付近 （概位 北緯35°20.0′ 東経139°22.0′）
事故の概要	水上オートバイ ^{エフエックス} FXクルーザーは、西進中、栈橋に左舷側を着けていた水上オートバイ ^{カワケン} KAWAKEN2016に衝突した。
事故調査の経過	令和4年9月1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 FXクルーザー、0.2トン 235-50473 神奈川、株式会社ネクスト・クリエイト B 水上オートバイ KAWAKEN2016、0.2トン 232-44140 東京、株式会社TIP FIX
乗組員等に関する情報	A 船長A、特殊小型 B 船長B、特殊小型
負傷者	A なし B 負傷 3人（船長B、船長Bの家族2人）
損傷	A 左舷船首部に亀裂等 B 右舷船尾部に割損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約1～2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.1m
事故の経過	A 船は、レンタルの水上オートバイであり、船長Aが1人で乗り組み、後部座席に知人1人を乗せ、相模川を遊走したのち、同川の右岸にある南北に延びた民間企業の栈橋（以下「本件栈橋」という。）に向け、航行した。 船長Aは、B船が船首を北方に向けて本件栈橋に着けているのを認め、B船の南側に向かうこととし、左旋回して西進中、B船の東方30m付近でA船を停止させようとスロットルレバーを離した。 A船は、船長Aが、これまで経験した他船と比べて短い距離で行きあしが落ちなかったため、B船との衝突を回避しようとスロットルレバーを離した状態で操縦ハンドルを左に取ったが、左舷船首部がB船の右舷船尾部に衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、船首を北方に向けて機関を停止した状態で、本件栈橋に左舷側を着け、船長Bが、左舷側を向いて、栈橋側から乗船しようとしていた家族1人及びその乗船を補助していた家族1人の様子を見ていた際、A船が衝突した。 船長B及び乗船を補助していた家族は、A船が身体に当たり、ま

	<p>た、乗船しようとしていた家族は、B船と本件棧橋との間に足首を挟まれ、それぞれ負傷した。</p>
分析	<p>A船は、本件棧橋に向けて西進中、船長Aが、B船の東方30m付近で、A船を停止させようとスロットルレバーを離したものの、行きあしが落ちなかったことから、至近となったB船を避けようと同レバーを離した状態でハンドルを左に取ったが、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船がレンタルであったことで、A船を停止させようとした際、これまで経験した他船と比べ操縦感覚が違い、スロットルレバーの操作が遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、船首を北方に向けて機関を停止した状態で、本件棧橋に左舷側を着け、船長Bが、左舷側を向いて、棧橋側から乗船しようとしていた家族1人及びその乗船を補助していた家族1人に意識を向けていた際、右舷側から接近するA船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、西進中、船長Aが、本件棧橋に着けていたB船の東方30m付近で、A船を停止させようとスロットルレバーを離したものの、行きあしが落ちなかったため、B船に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、前方に他船を認め、衝突のおそれがある場合、停止距離、旋回半径などを考慮の上、早めにスロットルレバーを離すなどの衝突を避ける措置を採ること。