

船舶事故調査報告書

令和7年10月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年8月17日 14時10分頃
発生場所	福島県猪苗代湖 材木崎四等三角点から真方位241°550m付近 (概位 北緯37°28.9′ 東経140°02.2′)
事故の概要	水上オートバイ ^{エフエックス} FX-SVHO及び水上オートバイ ^{エスエイチオー} SHOMは、共に遊走中、両船が衝突した。 SHOMは、船長が負傷し、操縦席右舷側面に亀裂及び破損を生じ、また、FX-SVHOは、船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年9月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 FX-SVHO、0.2トン 232-46288茨城、個人所有 3.08m (Lr) × 1.17m × 0.68m、FRP ガソリン機関、183.90kW、令和2年6月 B 水上オートバイ SHOM、0.2トン 240-64044茨城、個人所有 3.02m (Lr) × 1.12m × 0.45m、FRP ガソリン機関、154.50kW、平成24年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 40歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年10月2日 免許証交付日 令和2年10月2日 (令和7年10月1日まで有効) B 船長B 38歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 令和6年3月15日 免許証交付日 令和6年3月15日 (令和11年3月14日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷 B 操縦席右舷側面に亀裂及び破損
気象・水象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 水象：水上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船を含めた他の水上オートバイ数隻と共に、猪苗代湖で遊走を行う目的で、令和6年8月17日14時頃に福島県会津若松市所在のマリーナを出発した。</p> <p>A船は、マリーナの南方にある入り江を南進した後、船長Aが、中田浜の湖岸を右舷側に見て東進し、その後、会津若松市材木山北方の水域に向かうよう左にハンドルをとって北進した。</p> <p>船長Aは、体感で約20～30km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で遊走中、B船がA船の左舷側約10mのところを追い越して蛇行しながら遊走するのを認めた。</p> <p>船長Aは、B船が同じ仲間の船なのでA船に向かってくることはないと思い、B船との十分な船間距離を確保しないまま同じ進路及び速力で遊走していたところ、B船が右旋回してA船の船首至近となり、危ないと思って右にハンドルをとったが、間に合わず、A船の船首部とB船の操縦席右舷側面とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、A船の後方を同じようなコースで進行した後、船長BがA船に合わせて左にハンドルをとって北進した。</p> <p>船長Bは、速力を上げてA船の左舷側から追い越した後、体感で約30km/hの速力で緩やかに蛇行しながら遊走中、A船がB船との距離を離して遊走していると思い、後方を確認せずに右に旋回したところ、突然衝撃を感じ、周囲の状況を確認してA船と衝突したことを知った。</p> <p>A船及びB船は、本事故後、共に自力でマリーナに戻った。</p> <p>船長Bは、マリーナへの帰航中に自ら携帯電話で救急車の要請を行って、会津若松市内の病院に搬送され、右外側半月板バケツ柄状断裂、右大腿骨外顆骨折等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本事故当時、飲酒はしていなかった。</p> <p>船長Bは、昼頃に飲酒しており、本事故後に警察官が行った呼気によるアルコール検査の数値は0.33mg/l（血中濃度に換算すると約0.07%）であった。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）には次のとおり規定されている。</p> <p>（小型船舶操縦者の遵守事項）</p>

	<p>第23条の40 小型船舶操縦者は、飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。</p> <p>厚生労働省のウェブサイトには、アルコールの運転技能への影響について、アルコールは運転に必要な技術や行動に対して極めて低い血中濃度から影響を与え、血中濃度が高くなればその分影響も強くなり、0.01%未満の低い血中濃度でも、集中力が下がるといった影響を受け始め、血中濃度0.02%で、多方面への注意が向かなくなり、血中濃度0.05%で、規制を無視し始めるといった障害があるとの記載がある。</p> <p>船長Bは、猪苗代湖を安全に利用するために猪苗代湖水面利活用基本計画推進協議会が定めた自主ルールについて、その内容を詳細に確認しておらず、事故発生場所付近の水域では蛇行が禁止されていたことを知らなかった。</p> <p>船長A、船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、猪苗代湖（材木山の西側水域）を遊走中、船長Aが、B船との船間距離を十分に取りせずに遊走していたことから、右旋回したB船を回避する余裕がなくなり、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、遊走仲間であるB船がA船に向かってくるとは無いと思込んでいたことから、B船との船間距離を十分に取り取らなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、猪苗代湖（材木山の西側水域）を蛇行しながら遊走中、船長Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷後方を確認しないまま右旋回し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、昼頃に飲酒を行い、本事故後に行われた呼気検査で0.33mg/lの濃度のアルコールが測定されたことから、本事故当時、飲酒によって注意力などが低下していた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、猪苗代湖において、A船及びB船が遊走中、船長Aが、B船との船間距離を十分に取り取らなかったため、右旋回したB船を回避する余裕がなくなり、また、飲酒を行った船長Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、右舷後方を確認しないまま右旋回し、両船が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、他の水上オートバイが急旋回

	<p>するなど不測の動きをする可能性があることも考慮して、他船との安全な距離を確保すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 水上オートバイの船長は、操縦前に飲酒をしないこと。・ 水上オートバイの船長は、常時周囲の適切な見張りを行うとともに、旋回する場合には、後方の状況を十分に確認してから旋回すること。・ 猪苗代湖で水上オートバイ等の操船を行う者は、猪苗代湖を安全に利用するために定められている自主ルールについて、あらかじめ十分に確認を行い、遵守すること。
--	---

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して作成

写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

