

船舶事故調査報告書

平成22年8月19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
発生日時	平成21年7月5日 11時07分ごろ
発生場所	千葉県銚子市 名洗港銚子マリーナ南防波堤灯台から真方位329°340m付近（概位 北緯35°42.5′ 東経140°50.0′）
事故調査の経過	平成21年7月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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	A 水上オートバイ ^{トシ} TOSHI ^{フォア} IV、0.2トン 250-53543大阪、個人所有 2.93m(Lr)×1.16m×0.44m、FRP ガソリン機関、174kW、平成20年5月 B 水上オートバイ ^{アールエックスビー} R X P ^{エックス} - X、0.1トン 232-39505茨城、個人所有 2.69m(Lr)×1.13m×0.43m、FRP ガソリン機関、187kW、平成20年4月
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 37歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成10年6月26日 免許証交付日 平成20年6月24日 (平成25年6月25日まで有効) B 船長 男性 35歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年9月27日 免許証交付日 平成20年10月23日 (平成26年9月26日まで有効)
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に凹損 B 左舷船首部に凹損
事故の経過	A船及びB船は、それぞれに船長1人が乗り組み、名洗港銚子マリーナ海水浴場で開催された7艇による水上オートバイレースにおいて、平成21年7月5日（日）11時06分ごろ一斉にスタートした。 A船及びB船の約50メートル前方には2艇が先航し、先航する2艇による航走波が発生していた。 船長Aは、5番ブイを右舷に見て右旋回し、次の6番ブイに向け、約1

	<p>00km/h の対地速力で航走し、6番ブイを左舷に見て左旋回しようとしたとき、右舷側をほぼ並航していたB船が速力を上げてA船の右舷船首方から正船首方に飛び出してスピン（船首を軸に船尾が大きく振れて180度旋回）した状態になり、11時07分ごろ、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Aは、B船を乗り切ったのち、直ちに引き返して、駆けつけたレースの監視員とともに、落水してうつ伏せ状態の船長Bを救助した。</p> <p>船長Bは、病院に搬送されたが、12時05分ごろ死亡が確認され、死因は全身打撲による外傷性気胸（両側）と検案された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2</p> <p>海象：平穏</p>								
その他の事項	<p>事故当時のレースは、A級ライセンスの決勝レースで、スタート後1～2番ブイを左舷に見て通過したのち、3～6番ブイまでがジグザグに設置され、その後7～12番ブイを通過する1周約1分30秒のコースを8～10周することとなっていた。</p> <p>船長Aは、ヘルメット、すね当て、救命胴衣及びセーフティジャケット（上半身の周囲を保護する胴衣）を着用していた。</p> <p>船長Bは、ヘルメット、すね当て及び救命胴衣を着用し、背中には脊髓パットを当てていたが、セーフティジャケットを着用していなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A船 なし、B船 不明</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A船 なし、B船 不明</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船及びB船が名洗港で水上オートバイのレース中、両船がともにブイを左舷に見て左旋回しようとした際、A船の右舷船首方から正船首方に飛び出したB船が、A船の船首至近でスピンして速力がほぼ停止し、A船が避けられずに衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>B船長が全身打撲による外傷性気胸で死亡するに至ったことに、セーフティジャケットを着用していなかったことが関与した可能性があると考えられるが、その詳細を明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A船 なし、B船 不明	船体・機関等の関与	A船 なし、B船 不明	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船及びB船が名洗港で水上オートバイのレース中、両船がともにブイを左舷に見て左旋回しようとした際、A船の右舷船首方から正船首方に飛び出したB船が、A船の船首至近でスピンして速力がほぼ停止し、A船が避けられずに衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>B船長が全身打撲による外傷性気胸で死亡するに至ったことに、セーフティジャケットを着用していなかったことが関与した可能性があると考えられるが、その詳細を明らかにすることはできなかった。</p>
乗組員等の関与	A船 なし、B船 不明								
船体・機関等の関与	A船 なし、B船 不明								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船及びB船が名洗港で水上オートバイのレース中、両船がともにブイを左舷に見て左旋回しようとした際、A船の右舷船首方から正船首方に飛び出したB船が、A船の船首至近でスピンして速力がほぼ停止し、A船が避けられずに衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>B船長が全身打撲による外傷性気胸で死亡するに至ったことに、セーフティジャケットを着用していなかったことが関与した可能性があると考えられるが、その詳細を明らかにすることはできなかった。</p>								
原因	<p>本事故は、A船及びB船が名洗港で水上オートバイのレース中、A船の右舷船首方から正船首方に飛び出したB船が、A船の船首至近でスピンのため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>								