

船舶事故調査報告書

平成24年8月2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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年8月13日（土） 15時30分ごろ
発生場所	山形県鶴岡市鼠ヶ関港 <small>ねずがせき</small> 鶴岡市所在の鼠ヶ関灯台から真方位070° 480m付近 （概位 北緯38° 33.6′ 東経139° 32.7′）
事故調査の経過	平成23年10月4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。 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 シーフレンズ、5トン未満 220-20510山形、個人所有 2.49m (Lr) × 1.01m × 0.37m、FRP ガソリン機関、106.65kW、平成11年7月 B 水上オートバイ 佐本丸、5トン未満 211-16070山形、個人所有 2.45m (Lr) × 1.01m × 0.40m、FRP ガソリン機関、80.9kW、平成11年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 28歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年10月7日 免許証交付日 平成23年8月3日 （平成28年8月2日まで有効） B 船長B 女性 48歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成5年5月20日 免許証交付日 平成20年2月29日 （平成25年5月19日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首外板に凹損及び擦過傷 B 右舷船尾外板に擦過傷
事故の経過	A船及びB船は、船長A及び船長Bがそれぞれ1人で乗り組み、鼠ヶ関港内において遊走していた。 A船は、時速約40kmで航走するB船の右舷後方10m付近を追走していたところ、船長Bが、南西方に水上オートバイが水上スキーヤーを引いて航走しているのを視認し、同水上オートバイを避けようとして右に急旋回した。

	<p>B船は、A船の進路上に進出し、船長Aが、危険を感じて直ちに右旋回したが、平成23年8月13日15時30分ごろA船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、針路を変更する前に、後方の安全確認と合図をすることを基本としていたが、本事故当時は両方とも行っていなかった。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃でB船の左舷側に投げ出されたが、自力で岸まで戻り、救急車で病院に搬送され、全治1週間を要する右股関節捻挫と診断された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期</p>								
その他の事項	<p>本事故当日は、船長A及び船長Bを含めた合計5人で水上オートバイの遊走を行っていた。</p> <p>船長Aは、免許取得後、水上オートバイの操縦経験が年に1～2回しかなかった。</p> <p>船長Bは、免許取得後、水上オートバイの操縦経験が豊富であった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、目的地を決めないで遊走していた。</p> <p>船長Bは、A船がB船の右舷後方を追走していたことを知っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、他の水上オートバイ仲間が所有するA船を、船長Bは、船長Aが所有するB船をそれぞれ借りていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、共に救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長A及び船長Bは、共に飲酒していなかった。</p> <p>船長A及び船長Bの健康状態は、共に良好であった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、鼠ヶ関港内において遊走中、船長AがB船の右舷後方10m付近を追走していたことから、B船が右に旋回してA船の前路に進出した際、右旋回したもののB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鼠ヶ関港内において遊走中、船長Bが、南西方に水上オートバイが水上スキーヤーを引いて航走しているのを視認し、同水上オートバイを避けようとして右に旋回したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、右に旋回する際、後方の安全確認を行わないで右に旋回したことから、B船が、A船の前路に進出することとなり、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、鼠ヶ関港内において遊走中、船長AがB船の右舷後方10m付近を追走していたことから、B船が右に旋回してA船の前路に進出した際、右旋回したもののB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鼠ヶ関港内において遊走中、船長Bが、南西方に水上オートバイが水上スキーヤーを引いて航走しているのを視認し、同水上オートバイを避けようとして右に旋回したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、右に旋回する際、後方の安全確認を行わないで右に旋回したことから、B船が、A船の前路に進出することとなり、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、鼠ヶ関港内において遊走中、船長AがB船の右舷後方10m付近を追走していたことから、B船が右に旋回してA船の前路に進出した際、右旋回したもののB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、鼠ヶ関港内において遊走中、船長Bが、南西方に水上オートバイが水上スキーヤーを引いて航走しているのを視認し、同水上オートバイを避けようとして右に旋回したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、右に旋回する際、後方の安全確認を行わないで右に旋回したことから、B船が、A船の前路に進出することとなり、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、鼠ヶ関港において、A船及びB船が共に遊走中、船長AがB船の右舷後方10m付近を追走し、また、船長Bが、後方の安全確認を行わずに右に旋回したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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">・友人同士で水上オートバイの遊走を行う際は、針路を変更する際の合図を定め、後方の安全確認を行うとともに、追走する水上オートバイに分かるように定めた合図を行うこと。・水上オートバイを追走する際は、先行する水上オートバイが旋回して自船の前路に進出しても、避けることができるよう安全な距離を保って航行すること。
--	---