

船舶事故調査報告書

平成23年12月22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 石 川 敏 行

事故種類	1 件目の事故 転覆 2 件目の事故 転覆 3 件目の事故 転覆 4 件目の事故 転覆
発生日時	1 件目の事故 平成22年4月3日（土） 09時50分ごろ 2 件目の事故 同日 09時52分ごろ 3 件目の事故 同日 10時00分ごろ 4 件目の事故 同日 10時01分ごろ
発生場所	新潟県新潟市中央区関屋浜沖 1 件目の事故 新潟市新潟港西区西突堤灯台（以下「西突堤灯台」という。）から真方位227° 6, 360m付近 （概位 北緯37° 55.2′ 東経139° 01.0′） 2 件目の事故 西突堤灯台から真方位227° 6, 160m付近 （概位 北緯37° 55.3′ 東経139° 01.1′） 3 件目の事故 西突堤灯台から真方位226° 6, 630m付近 （概位 北緯37° 55.1′ 東経139° 00.8′） 4 件目の事故 西突堤灯台から真方位228° 6, 180m付近 （概位 北緯37° 55.3′ 東経139° 01.0′）
事故調査の経過	平成22年4月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1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	1 件目の事故：A ヨット 29201、総トン数なし なし、新潟大学ヨット部 4.72m、FRP 機関なし、平成9年（建造） 2 件目の事故：B ヨット 3665、総トン数なし なし、新潟大学ヨット部 4.70m、FRP 機関なし、平成7年4月26日（建造） 3 件目の事故：C ヨット 28339、総トン数なし なし、新潟大学ヨット部 4.72m、FRP 機関なし、平成4年（建造） 4 件目の事故：D ヨット 4389、総トン数なし なし、新潟大学ヨット部 4.70m、FRP

	機関なし、平成21年（建造）
乗組員等に関する情報	<p>A 操船者A₁ 男性 19歳 操船者A₂ 男性 21歳</p> <p>B 操船者B₁ 男性 19歳 操船者B₂ 男性 20歳</p> <p>C 操船者C₁ 男性 21歳 操船者C₂ 男性 19歳</p> <p>D 操船者D₁ 男性 21歳 操船者D₂ 男性 20歳</p> <p>救助艇 船長 男性 21歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年4月16日 免許証交付日 平成21年4月16日 (平成26年4月15日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 全損</p> <p>B 全損</p> <p>C ジブセール及びマストに損傷</p> <p>D マスト、ブーム、船首甲板、メインセール及びジブセールに損傷、 錨、錨索等を喪失</p>
事故の経過	<p>A船、B船、C船及びD船（以下「A～D船」という。）の操船者8人は、出航前、練習に参加した他のヨット部員7人と共に、関屋浜にある部室で出航の準備を行い、電話とインターネットで気象情報を入手して強風注意報等が発表されていることを知ったが、救助艇により練習海域の海面状況を確認し、穏やかで練習可能な気象条件であると判断して練習を行うことを決めた。</p> <p>A～D船は、操船者2人がそれぞれ乗り、平成22年4月3日09時15分～25分ごろ、関屋浜の海岸を出航し、安全確保のための救助艇を伴走させながら練習を始めた。</p> <p>陸上にいるヨット部員は、09時25分ごろに更新された気象情報により、新潟県佐渡市沢崎鼻灯台の風向が西に変わり、風速が強くなっていることを知り、09時38分ごろ救助艇に携帯電話で連絡した。</p> <p>連絡を受けた救助艇は、ヨット部主将に連絡して練習を中止することとし、09時42分ごろ、信号旗を掲げてA～D船に帰航することを伝え、A～D船は帰航を開始した。</p> <p>A船は、関屋浜沖において帰航中、風速が強くなったため、方向転換ができなくなって、09時50分ごろ、転覆し、1件目の事故が発生した。</p> <p>B船は、関屋浜沖において帰航中、風速が強くなったため、風上に切り上がれなくなって、09時52分ごろ、転覆し、2件目の事故が発生した。</p> <p>C船は、関屋浜沖において帰航中、風速が強くなったため、操船ができなくなって、10時00分ごろ、転覆し、3件目の事故が発生した。</p> <p>D船は、関屋浜沖において帰航中、風速が強くなったため、風上に切り上がれなくなって、10時01分ごろ、転覆し、4件目の事故が発生した。</p>

	<p>A船、B船及びD船の操船者6人は、船体を放棄して救助艇に救助された。</p> <p>C船の操船者2人は、船体を復原しようとしているうちに海岸に漂着し、上陸した。</p> <p>A船、B船及びD船は、その後、消波ブロックに当たった。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西～西、風速 約8.5m/s、最大瞬間風速 約15.0m/s、気温 約10～11℃</p> <p>海象：波浪 あり、うねり なし</p> <p>新潟県下越地方新潟地域に雷、強風、波浪注意報発表中。</p>	
その他の事項	<p>A～D船には、それぞれ経験豊富なヨット部員と経験が少ないヨット部員が同じ船になるように組み合わせられて乗っていた。</p> <p>救助艇の船長は、A船及びB船が転覆した際、各船が自力で帰航することは困難であると判断して海上保安庁への救助要請を同乗者に指示し、陸上のヨット部員から海上保安庁に救助要請が行われた。</p> <p>救助艇の船長は、操船者の安全を考えて船体放棄を指示し、落水者の救助を最優先にした。</p> <p>ヨット部は、安全管理マニュアルを作成していた。</p> <p>安全管理マニュアルには、風速10m/sを練習禁止の判断基準としていた。</p> <p>安全管理マニュアルには、救命胴衣を着用することが定められ、本事故当時、A～D船の操船者全員が、救命胴衣を着用するとともにウエットスーツを着用し、その上にジャケットを着用するなどの防寒対策を十分に行っていた。</p> <p>安全管理マニュアルには、練習を行う際は、必ず救助艇を配備するように規定されていた。</p> <p>ヨット部員は、前月に天候不良日が続いて練習する回数が少なく、練習不足を補おうとしていた。</p>	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A～D船は、関屋浜沖において帰航中、天候が変化して風速が増大したことから、操船が困難となって転覆したものと考えられる。</p> <p>各操船者は、出航前、強風注意報等が発表されていることを知っていたが、前月の練習回数が少なかったことから、出航を決めたものと考えられる。</p> <p>A～D船は、ヨット部員が、更新された気象情報により天候が悪化すると判断し、練習を中止することを決めたことから、帰航していたものと考えられる。</p> <p>救助艇の船長は、A船、B船及びD船が転覆した際、操船者の安全を確保するために船体を放棄させたものと考えられる。</p> <p>A～D船が出航する前に天候の変化を適切に判</p>

	断していれば、本事故の発生を回避できた可能性 があると考えられる。
原因	1 件目～4 件目までの事故は、A～D 船が、関屋浜沖において帰航中、 天候が変化して風速が増大したため、転覆したことにより発生したものと 考えられる。
参考	本事故後、ヨット部では、再発防止のために次のことを行った。 ・理学部の教授に依頼し、気象についての講習会を開催した。
備考	負傷者がいなかったのは、次のことによるものと考えられる。 ・陸上のヨット部員が気象情報を入手した際、救助艇に連絡し、練習中 止の判断が迅速に行われたこと。 ・落水者の救助を最優先に行ったこと。 ・救命胴衣を着用していたこと。 ・防寒対策が行われていたこと。 ・経験の少ないヨット部員が経験豊富なヨット部員と組み合わせられて乗 っていたこと。