

船舶事故調査報告書

平成24年10月25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	乗組員死亡
発生日時	平成24年5月1日（火） 00時06分ごろ
発生場所	鹿児島県奄美市奄美大島北北東方沖 奄美市所在の笠利埼灯台から真方位031°55.5海里付近 （概位 北緯29°18.9′ 東経130°13.8′）
事故調査の経過	平成24年5月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	ヨット ^ア ^オ ^バ AOB A、8.5トン 235-49729 神奈川、個人所有 12.67m (Lr) × 3.73m × 1.76m、FRP ディーゼル機関、36.80kW、平成23年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 79歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和53年11月17日 免許証交付日 平成18年12月20日 （平成24年6月28日まで有効） クルーA ₁ 男性 52歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成6年8月5日 免許証交付日 平成21年5月22日 （平成26年8月4日まで有効） クルーB ₁ 男性 50歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年1月19日 免許証交付日 平成20年9月5日 （平成25年9月4日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（クルーA ₁ ）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、クルーA ₁ 、クルーA ₂ 、クルーA ₃ 及びクルーB ₁ ほかクルー7人が乗り組み、‘沖縄県宜野湾市沖から愛知県蒲郡市三河湾間のヨットレース’（以後「本件レース」という。）に参加し、平

	<p>成24年4月29日12時00分に宜野湾市沖をスタートした。</p> <p>本船は、翌30日00時00分ごろ右舷側の舵輪から舵に至るチェーンが切断したので奄美市笠利湾に入り、仮修理を行ってレースに復帰したものの、既に約6時間遅れたことに加え、仮修理をした舵に不安を感じていたため、20時00分ごろ本件レースを棄権することとした。</p> <p>本船は、回航に必要な燃料を補給するために鹿児島県西之表^{にしのおきて}市西之表港に向かい、航海当直を3時間交替の4人体制とし、メインセールと機関を併用して北東進した。</p> <p>クルーA₁は、クルーA₂、クルーA₃ほか1人のクルーと共に21時00分から当直に入り、22時30分ごろから右舷側の舵輪を持ち、安全ベルトを船尾の安全索に掛けて操船していたが、当直交替時刻となったので5月1日00時02分ごろ、クルーB₁と交替した。</p> <p>クルーB₁は、クルーA₁から「東南東の風、約18ノット(kn)、針路020°、対水速力約8.5kn」との引継ぎを受けて当直に就き、マスト下部に設置された計器盤などを見ながら右舷側の舵輪を持って操船に当たり、船体が左舷側に約20～30°傾斜して右舷側から風を受け、波により縦や横に揺れながら北北東進した。</p> <p>クルーA₂は、右舷側の舵輪の前方にあるコックピットに座り、船首方を向いていたとき、「ドタッ」という音を聞いたので左舷方を見たところ、クルーA₁が左舷側の甲板上に倒れているのを認め、その数秒後にクルーA₁が声を発することや身動きすることもないまま足先から海に転落するのを目撃したので、「落水」と叫んだ。</p> <p>クルーA₃は、本件レースの大会本部に定時連絡をするため、船内中央右舷側の航海計器室にいたところ、クルーA₂の叫び声を聞いたので直ちに00時06分の時刻とGPSの船位(北緯29°18.94′東経130°13.84′)を記録し、遭難信号を発したのち、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、直ちに救命具などを投下するとともに、クルーB₁が船首を風上に向けて機関を中立運転とし、船室から出て来た他のクルーがメインセールを降ろして格納したのち、クルーA₂の誘導でクルーA₁が転落した場所に引き返して同人を捜索した。</p> <p>クルーA₁は、10時05分ごろ、うつ伏せ状態で漂流しているところを海上自衛隊のヘリコプターに救助され、搬送された鹿児島市内の病院で死亡が確認された。</p> <p>クルーA₁の死体検案書によれば、死因は溺水と記載されていた。</p> <p>本船は、自力で西之表港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風速 約18kn、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3～4m、海水温度 約24℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船尾に直径約1mの舵輪が左右に1個ずつ装備され、帆走</p>

	<p>して船体が傾斜した際、風上側の舵輪を使用するので、操舵者は安全ベルトを風上側又は船尾側の安全索に掛けて操舵を行っていた。</p> <p>本船は、帆走時には船体が約20～30°傾斜するので、船体外周の甲板上に安全索が設置されており、乗組員が甲板上を移動する際は、海中転落防止のため、ハーネス付きの安全ベルトの一端を安全索に掛けることとしていた。</p> <p>航海当直に就いていたクルーの服装は、帽子をかぶり、雨合羽の上に救命胴衣を着用し、滑り止めの付いたヨット靴を履き、安全ベルトを装着していた。</p> <p>クルーA₁の行動は、クルーB₁と交替したのち、他のクルーに目撃されていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 なし 不明</p> <p>クルーA₁の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は奄美大島北北東方沖を北北東進中、クルーA₁が、甲板上を移動中に転倒した際、安全ベルトが安全索に掛けられていなかったことから、落水したものと考えられる。</p> <p>クルーA₁が転倒した状況については、目撃者がいないことから、明らかにすることはできなかった。</p> <p>クルーA₁は、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、奄美大島北北東方沖を北北東進中、クルーA₁が、甲板上を移動中に転倒した際、安全ベルトが安全索に掛けられていなかったため、落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ヨットに乗船する乗組員は、安全ベルトを確実に使用して転落防止に努めること。