

船舶事故調査報告書

平成26年1月30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25年5月1日（水） 02時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市三ツ島北方沖 対馬市所在の三島灯台から真方位006° 3.8海里付近 （概位 北緯34° 47.2′ 東経129° 27.1′）
事故調査の経過	平成25年5月8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 メタクサ ^{ファイブ} 5、8.5トン 260-42054福岡、個人所有 10.16m (Lr) × 3.74m × 1.75m、FRP ディーゼル機関、17.65kW、平成13年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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16年7月22日 免許証交付日 平成24年7月31日 （平成26年7月21日まで有効） 乗組員A 男性 60歳
死傷者等	死亡 1人（乗組員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、乗組員Aほか3人の乗組員が乗り組み、対馬市比田 ^{ひた} 勝港東方沖において、船長が、操舵を自動から手動に切り替え、機帆走とし、船尾でティラーを操作して横から風を受ける状態（アビーム）で西風を受けながら、約7.0ノットの対地速力で北西進した。 本船は、メインセール及びジブセールを張り、三ツ島の東方沖を航行中、船長は、それまでの西風が北風に変わり、北風が強吹するようになってきたので、乗組員全員と相談し、メインセールを畳むことにした。 乗組員Aは、本船が三ツ島北東方沖で緩やかに左転して同島北方沖を西進中、船首方のマスト付近に移動し他の乗組員1名と共にメインセールを畳む作業を始めた。 乗組員Aは、マスト根元の右舷側で転落防止のハーネスを使用し、

ハリヤードのストッパーを解除してメインセイルを降ろし始めたが、強風であり、また、波高約2mの三角波が発生しており、平成25年5月1日02時00分ごろ、転倒してマスト付近の右舷側から落水し、ハーネスによって引かれる状態になった。

船長は、乗組員Aを救助するために本船を停船させようとしたが、強風及び高い波のために停船させることができず、姿勢の保持に努めるため、操船に専念し、他の乗組員3人が乗組員Aの救助に当たったものの、船体の動揺もあり、乗組員Aを本船に引き揚げることはできなかった。

乗組員3人は、船尾のステップを使って乗組員Aを本船に引き揚げるため、同人を船尾側に移動させ、引き揚げようとしたが、引き揚げることができず、船長は03時30分ごろ海上保安庁に救助要請を行った。

海上保安庁の巡視艇は、04時15分ごろ本船付近に到着したが、高波のために搭載艇を使用できず、要請を受けて出動したヘリコプターが06時07分ごろ着き、機動救難士が06時26分ごろ乗組員Aを救助し、病院に搬送したが、07時14分ごろ、医師により、死亡が確認され、死因は溺水と検案された。

(付図1 発生場所図 参照)

気象・海象

(1) 三島灯台における観測値

三島灯台（概位 北緯34°43.4′ 東経129°26.7′）における本事故発生日00時25分～04時55分までの観測値は、次のとおりであった。

観測時刻 (時:分)	風向	風速 (m/s)	気圧 (hPa)	波高 (m)
00:25	北北西	16	1006	1.0
00:55	北北西	16	1006	0.7
01:25	北	18	1006	2.2
01:55	北	18	1006	2.3
02:25	北	18	1006	2.1
02:55	北	18	1007	2.0
03:25	北	17	1007	2.0
03:55	北北東	16	1007	2.2
04:25	北	17	1007	2.2
04:55	北北東	15	1007	2.0

(2) 気象警報及び注意報並びに海上警報

① 気象警報及び注意報（長崎海洋気象台発表）

4月30日16時17分に長崎県上対馬に強風注意報（風速12m/s以上）及び波浪注意報（波高2.5m以上）が、発表され、本事故発生時には継続されていた。

② 海上警報（福岡管区気象台発表）

4月30日17時40分に対馬海峡に海上風警報（海上で風

	<p>速が13.9m/s以上17.2m/s未満の状態に既になっているか、又は24時間以内にその状態になると予想される場合)が、発表され、本事故発生時には継続されていた。</p> <p>(3) 気象庁のデータによれば、平成25年5月1日の本事故発生場所付近の海面水温は、約15℃であり、潮流は東流であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、5月3日に行われる大韓民国釜山港^{プサン}から福岡県福岡市博多港へ航行する「日韓親善アリランレース」に参加するため、釜山港に向かっており、釜山港には5月1日の08時～09時に到着する予定であった。</p> <p>船長は、過去3度、本船で「日韓親善アリランレース」に参加した経験があった。</p> <p>本船では、大会前には月に1、2回集まって練習を行っていた。</p> <p>乗組員Aは、ヨット歴が長く、ヨット雑誌の編集長の経験もあった。</p> <p>乗組員Aは、「日韓親善アリランレース」に参加することは初めてであったが、他の大会に参加した経験はあった。</p> <p>船長は、出航前から気象情報を入手し、出航後も比田勝港に接近するまで入手に努めていた。</p> <p>乗組員Aは、自動膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>ハーネスには、長いラインと短いラインの2本があり、それぞれにフックが備えられており、長いラインの長さは約1.8mであった。</p> <p>乗組員Aは、ハーネスの長いラインのみを使用し、フックを転落場所付近である右舷側舷縁近くのラインに掛けていた。</p> <p>船長は、いつも、乗組員に対し、甲板上を移動する際にはハーネスのフックを掛けるように指示していたが、本事故発生当時、乗組員Aに対してそのように指示したか、どうかは定かではなかった。</p> <p>乗組員は、全員が飲酒はしていなかった。</p> <p>乗組員は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、出航前から緊急避難港として比田勝港を候補として考えていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>乗組員Aの死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、海上風警報が発表された三ツ島北方沖を西進中、乗組員Aが、他の乗組員1名と共にメインセールを畳む作業を行っていたところ、転倒して右舷側から落水したことから、右舷側舷縁近くのラインに掛けていたハーネスによって引かれる状態となり、落水から救助されるまでの間に溺水し、死亡するに至ったものと考えられる。</p>

	乗組員Aが、マスト付近のビットなどにハーネスのフックを掛けていれば、転倒したとしても、落水しなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が海上風警報が発表された三ツ島北方沖を西進中、乗組員Aが、他の乗組員1名と共にメインセールを畳む作業を行っていたところ、転倒して右舷側から落水したため、発生したものと考えられる。
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 船長は、荒天時のハーネスの使用方法を乗組員に周知徹底しておくこと。 ・ 悪天候時は、速やかに最寄りの港に避難すること。

付図1 発生場所図

