

## 船舶事故調査報告書

平成26年7月3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11月14日（木） 12時00分ごろ
発生場所	ミクロネシア連邦ヤップ島北方沖 ヤップ島北端から真方位011° 104海里付近 （概位 北緯11° 20.6′ 東経138° 28.8′）
事故調査の経過	平成25年11月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 <sup>ラッキー レディー セブン</sup> Lucky Lady VII、14トン 235-38070 静岡、個人所有 14.08m (Lr) × 4.47m × 1.78m、FRP ディーゼル機関、58.85kW、平成9年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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54年9月7日 免許証交付日 平成22年1月15日 （平成27年1月14日まで有効） クルーA 男性 61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58年11月16日 免許証交付日 平成25年10月17日 （平成30年12月9日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（クルーA）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長及びクルーAほかクルー4人が乗り組み、静岡県熱海市熱海港からパラオ共和国に向け、ヤップ島北方沖を約6.5～7ノット（kn）の速力で自動操舵による帆走により、南進していた。 本船は、平成25年11月14日が3日に1度の体を洗う日に当たっていたので、クルーBに続いてクルーAが「船尾のスイミングプラットフォーム」（以下「船尾プラットフォーム」という。）に足を降ろして体を洗い始めた。 本船は、本事故当時、船長が左舷側の長椅子に船首方を向いて座

	<p>り、クルーBが右舷側の長椅子付近で船首方を向いて体を拭いて服を着ており、クルーCがマスト後方の右舷側で船首方を向いてジブセールの状態を見ていた。また、クルーDが暴露甲板下の右舷中央のキャビンで体を洗う準備をしており、クルーEが暴露甲板下の右舷船首のキャビンで休んでいた。</p> <p>クルーBは、12時00分ごろ、衣服をロープに掛けていたとき、ふと船尾を見たところ、船尾方約30mの海面に頭を出して浮いているクルーAを認め、クルーAが落ちた旨を大声で叫んだ。</p> <p>クルーCは、船長の指示でクルーAの姿を見失わないよう、クルーAを指差しながら見張りを行い、クルーBが機関を始動して右舷側の舵輪に就き、船長がジブセールを収納する作業を始め、大声を聞いて船室から出て来たクルーD及びクルーEが見張りに就いた。</p> <p>本船は、回頭を始めた頃、クルーCがクルーAを波間に見失い、12時05分ごろGPSプロッターのボタンを押してクルーAの落水場所を記録し、クルーAの落水した場所に引き返して捜索を始めた。</p> <p>船長は、落水場所を中心にして約1時間捜索を行ったものの、クルーAを発見できなかったため、クルーAが落水した旨を海上保安庁へ通報し、海上保安庁から連絡を受けたアメリカ合衆国沿岸警備隊（以下「USCG」という。）と連絡を取り、その後、USCGから海流の影響を考慮したクルーAの漂流推定場所の連絡を受け、捜索を続けた。</p> <p>本船は、20時30分ごろUSCGから捜索の協力を依頼された商船が捜索を打ち切ることを聞き、その後、周囲の海面が見えない状況となったことから、捜索をやめてヤップ島に向かい、15日13時00分ごろヤップ島に着いた。</p> <p>クルーAは、通報を受けた海上保安庁の航空機、USCGの巡視船、パラオ沿岸警備隊巡視船などによる捜索が行われたものの、発見されず、行方不明となり、後日、死亡届により、除籍された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東～東、風速 約20kn、視界 良好  海象：風浪 波高 約2m、うねり 波高約1.5m、潮流 南西流  約0.7～1kn、海水温度 約27～28℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、約5か月間を掛け、パラオ共和国や東南アジアを回る航海計画であった。</p> <p>本船は、船体中央のマスト後方の左右両舷に長椅子が備え付けられ、その船尾方には舵輪を備えた操舵席が左右両舷に設けられ、操舵席の間にある通路の後端から下がった場所に船尾プラットホームが設けられていた。</p> <p>本船のクルーは、体を洗う際、船内にシャワー室が設置されていたものの、清水の使用量を抑えるため、海水が使用できる船尾で体を洗っており、その手順は、操舵席の間にある通路の後端に船尾方を向い</p>

	<p>て腰を掛け、船尾プラットホームに足を降ろし、右舷側に取り付けられたシャワーヘッドを伸ばして清水を浴び、石けんで体を洗った後、バケツを船尾プラットホームから船尾方の海面に投げ入れ、すくい上げた海水で体に付いた石けんの泡を流し、シャワーで清水を浴びるといった順序であった。</p> <p>バケツは、容量が約6～7ℓであり、長さ約3m、直径約6～8mmの合成繊維製のロープ（以下「本件ロープ」という。）がつながれ、他端を船尾の取っ手に結んでいた。</p> <p>船長は、クルーに対し、航行中、バケツを海面に投げ入れれば、バケツが満水になって引っ張られるので、本件ロープから手を一旦離し、緊張した本件ロープを手繰り寄せてから、バケツを引き上げるように注意していた。</p> <p>バケツ及び本件ロープは、本事故後、見付からず、船尾プラットホーム付近には、石けんの泡が残っていなかった。</p> <p>船長及びクルーは、クルーAが転落するところを見ていなかった。</p> <p>本船は、本事故当時、左舷船尾方向から風を受けて帆走していたので、右舷側に少し傾斜していたが、ローリングやピッチングがほとんどなかった。</p> <p>船長は、本事故後の状況から、クルーAがバケツを海面に投げ入れてくみ上げる際、バランスを崩して落水したものと思った。</p> <p>本船は、トイレや台所に海水を送水する雑用水ポンプを備え、船内で海水を使用していた。</p> <p>クルーAは、ヨットを所有し、ヨットの経験が約30年以上あり、本航海中、船尾プラットホームに足を降ろして体を洗うのは2回目であった。</p> <p>クルーAは、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>本船は、両舷の操舵席と船尾プラットホームとの間にそれぞれハンドレールが設置されており、両ハンドレールの間にはワイヤロープが張られていたが、本事故当時、体を洗うため、ワイヤロープが外されていた。</p> <p>クルーは、夜間デッキに出るときはハーネスを着用し、マストトップからのワイヤロープをハーネスに掛けていたが、体を洗うときにはハーネスを着用していなかった。</p> <p>船長は、ヨットの経験が40年以上あり、ヨットによる国際航海の経験が豊富であった。</p>
<p><b>分析</b></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>不明</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>クルーAは、行方不明となり、後日、死亡届により、除籍された。</p>

	<p>本船はヤップ島北方沖を帆走で南進中、クルーAが、船尾プラットフォームに足を降ろして体を洗っていた際、落水したことから、行方不明になったものと考えられる。</p> <p>本船では、バケツや本件ロープが見付からなかったことから、クルーAが、海水をバケツでくみ上げる際、落水した可能性があると考えられるが、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船がヤップ島北方沖を帆走で南進中、クルーAが、船尾プラットフォームに足を降ろして体を洗っていた際、落水したため、発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ヨットの甲板で体を洗う場合、安全索や安全帯を使用するなどの転落防止措置を採ること、また、減速や停止するなどして落水に備えること。</li> <li>・海水を船内で使用できるように工夫するなどし、落水の危険を避けること。</li> </ul>