

# 船舶事故調査報告書

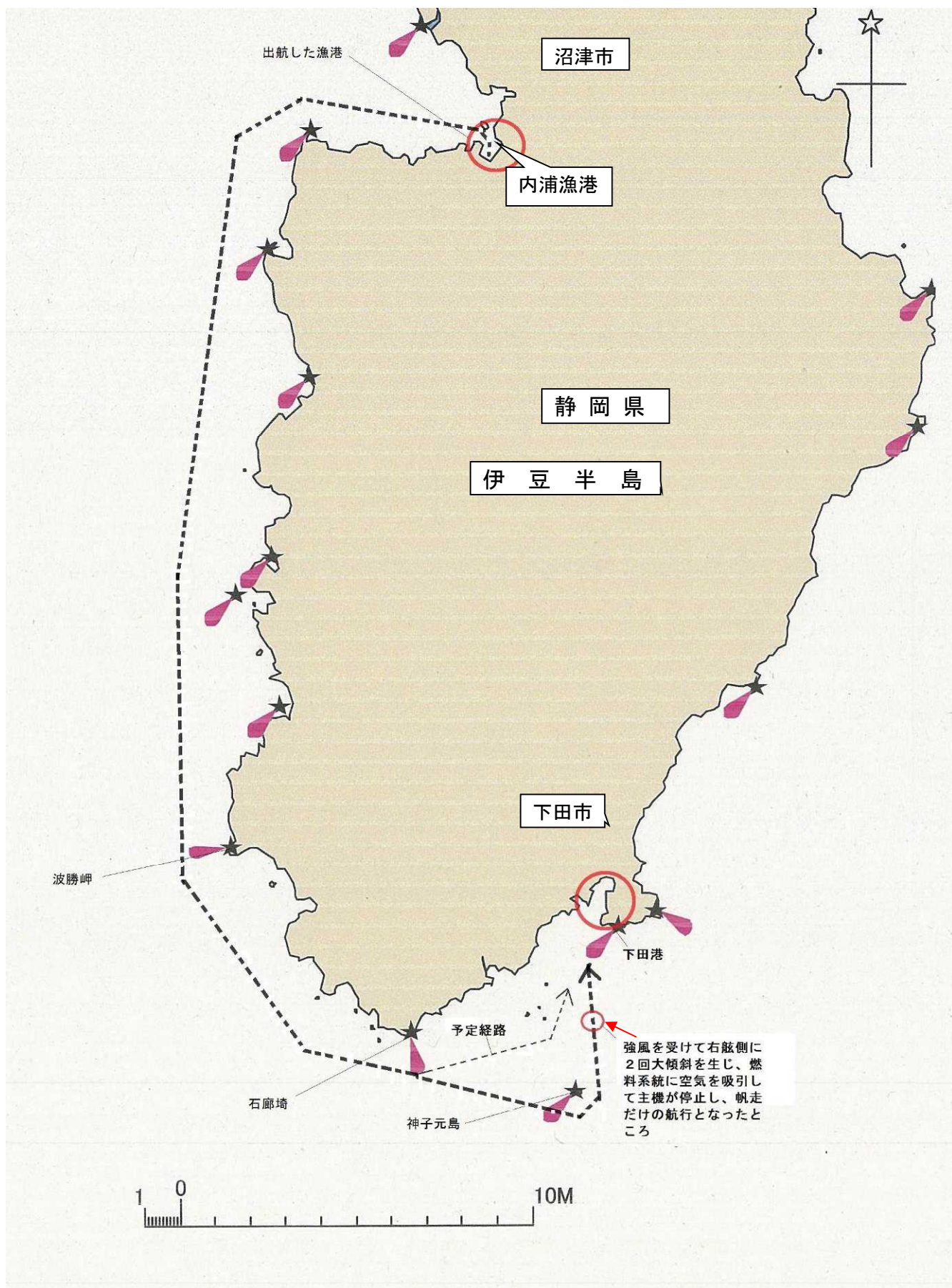
平成27年8月27日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年11月14日 15時00分ごろ
発生場所	静岡県下田市下田港内 下田灯台から真方位315° 530m付近 （概位 北緯34° 39.45′ 東経138° 57.12′）
事故調査の経過	平成26年11月14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。
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 <sup>じゅこうつー</sup> 珠光Ⅱ、5トン未満 243-23502 神奈川、個人所有 7.70m (Lr) × 2.80m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、11.80kW、平成4年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年12月21日 免許証交付日 平成22年6月16日 （平成27年6月19日まで有効） 船舶所有者 男性 71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4月9日 免許証交付日 平成26年3月4日 （平成31年4月8日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	全損（沈没）
事故の経過	本船は、回航業者の船長と船舶所有者が乗り組み、静岡県沼津市内浦漁港から京浜港横浜区に回航する目的で、静岡県下田港に向けてメインセールを縮帆し、機帆走で駿河湾を南進した。 本船は、伊豆半島西岸の波勝岬沖に達したとき、西からの風勢が増したことから、メインセールを更に縮帆し、ジブセールも縮帆して機帆走状態で伊豆半島に沿って航行を続け、静岡県下田市神子元島の南方沖で左転したのち、左舷正横からの風浪を受けながら下田港口に向けて北進した。

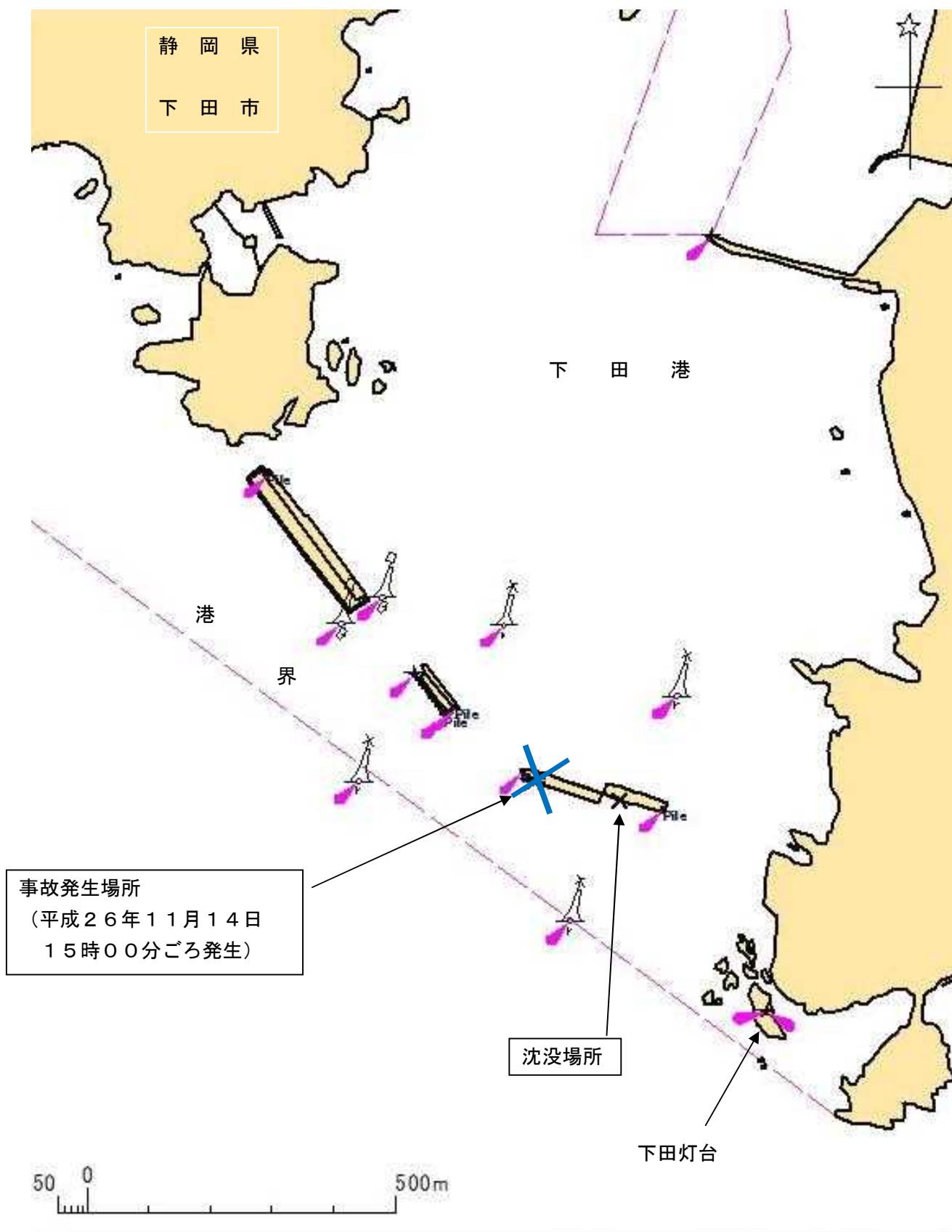
	<p>本船は、神子元島北方沖2海里付近で、強風を受けて右舷側に2回の大傾斜を生じたとき、燃料系統に空気を吸引して主機が停止した。</p> <p>本船は、更に縮帆してクロスホールドの状態を下田港内への進入を試みたものの、風が強く、風下に圧流されながら北進する状況となり、平成26年11月14日15時00分ごろ、下田港外防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、防波堤に衝突後、衝突地点の東側の消波ブロックに圧流され、消波ブロックに打ち付けられて沈没した。</p> <p>船長及び船舶所有者は、沈没前に落水し、本船の防波堤への衝突に気付いて駆けつけた防波堤建設者によって救助された。</p> <p>船長は、搬送先の病院で溺水による死亡と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図(全体図)、付図2 事故発生経過概略図(拡大図) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m、水温 約18℃、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>11月12日16時55分伊豆南区域に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。</p> <p>11月14日14時00分の石廊崎における波浪観測値は、有義波高1.62m、最大波高2.62mであつた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船舶所有者は、出発の前日、発航前に係留していたマリナーの関係者が船長に、荒天が続くことが予想されるので出航を見合わせるよう助言しているのを聞いていた。</p> <p>船長は、約20年のヨットチャーターコンサルタント歴を有しており、ヨットの操縦ではベテランであつた。</p> <p>船舶所有者は、ヨットの操縦を勉強するために同乗したい旨を船長に伝え、乗船していた。</p> <p>船舶所有者は、断続的ではあるが、ヨットの操縦歴は約25年であつた。</p> <p>船舶所有者は、石廊崎南方沖に達したとき、船長から、西からの強風のため、伊豆半島と神子元島の間を航行する予定を、神子元島の南方沖を回って下田港口に向かう経路に変更することを告げられた。</p> <p>船舶所有者は、強風下、主機が停止した状態で、クロスホールドで下田港口に向かうのは無理だと思った。</p> <p>船長及び船舶所有者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本事故当日は、オホーツク海に停滞する低気圧と東シナ海に移動して来た高気圧により、日本列島付近が西高東低の冬型の気圧配置となり、石廊崎では、終日、最大瞬間風速20m/sの西風が継続的に観測されていた。</p> <p>(付図3 本事故当日09時の天気図 参照)</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり あり</p> <p>本船は、風力6の西風が吹く状況下、下田港内へ向けてクロスホールドで北進中、下田港外防波堤に向かう態勢となって航行したことから、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、神子元島の北方沖において、下田港口に向けて機帆走で北進中、西風を受けて右舷側に大傾斜した際、燃料系統に空気を吸引して主機が停止したことから、帆走で下田港内へ向かったものと考えられる。</p> <p>本船は、石廊崎南方沖に達したとき、機帆走を取りやめ、機走で陸岸に寄って東進していれば、下田港に入港することはできた可能性があると考えられるが、船長が死亡していることから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、風力6の西風が吹く状況下、本船が、下田港内へ向けてクロスホールドで北進中、下田港外防波堤に向かう態勢となって航行したため、同防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 気象情報を入手して、荒天が予想される場合には、無理な出航を取りやめ、天候の回復を待つこと。</li> </ul>

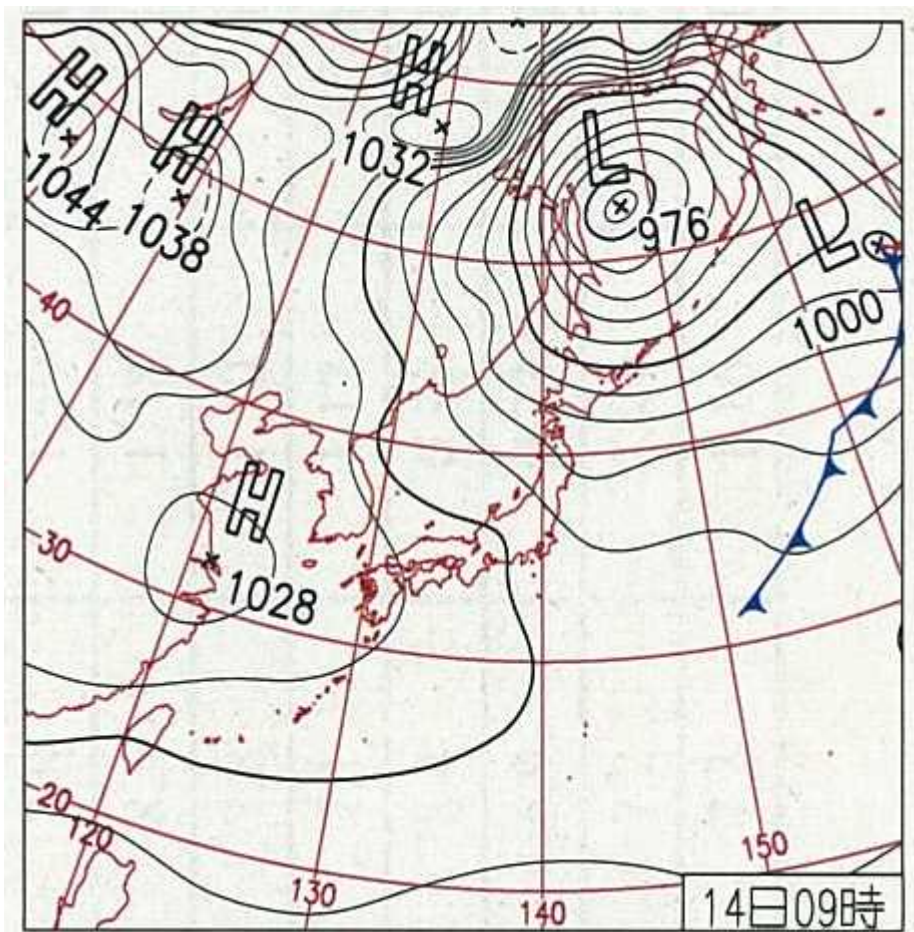
付図1 事故発生経過概略図（全体図）



付図2 事故発生経過概略図（拡大図）



付図3 本事故当日09時の天気図



(気象庁 日々の天気図)