

船舶事故調査報告書

平成27年6月4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	乗揚
発生日時	平成26年10月18日 14時15分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市長井漁港西南西方沖 長井港防波堤灯台から真方位249° 2,700m付近 （概位 北緯35° 11.96′ 東経139° 34.86′）
事故調査の経過	平成26年12月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 デルフィナ、5トン未満 240-24971 神奈川、個人所有 8.82m (Lr) × 3.24m × 1.51m、FRP ディーゼル機関、11.77kW、平成2年2月
乗組員等に関する情報	船長 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56年1月16日 免許証交付日 平成23年3月10日 （平成28年4月6日まで有効） 乗組員 男性 46歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年7月22日 免許証交付日 平成23年9月12日 （平成27年7月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、知人6人を乗せ、三崎市の小網代湾を出航し、船長が操舵につき、メインセールを張り、主機を併用する機帆走状態とし、対地速力約4ノットで航行した。 船長は、相模網代埼沖灯浮標を通過した後、右回頭して亀城礁灯標の西方沖に向かう針路として北北西進中、‘亀城礁灯標西側の浅所域’（以下「本件浅所域」という。）を避けるつもりで同灯標から約250m離す針路とした後、乗組員に対し、同針路で航行をするよう指示

	<p>して操舵を交替し、左舷船尾で釣りの準備を行っていた。</p> <p>船長は、釣りの準備を終えた後、右舷方には本件浅所域があるので、乗組員に右舵を取らないよう指示し、航行を続けていたところ、平成26年10月18日14時15分ごろ、突然、衝撃を感じ、主機の停止を認めた。</p> <p>船長は、乗り揚げたと思い、乗組員から操舵を交替して主機を後進にかけて離礁し、定係地のマリーナに向かう針路で機帆走を続け、同マリーナに救助を要請した後、乗組員から船内に浸水しているとの報告を受けた。</p> <p>救助の要請を受けたマリーナの担当者は、本船の近くにある別のマリーナに救助を依頼し、本船の事故を海上保安庁へ通報した。</p> <p>本船は、乗組員がキャビン内の水をくみ出していたが、救助船が来る前に主機が停止し、浸水量が増えて水船状態となった。</p> <p>船長は、付近を航行中の遊漁船に助けを求め、乗組員及び知人6人と共に遊漁船に移乗し、横須賀市の佐島漁港に搬送された。</p> <p>本船は、19日、キールが折損し、マストが海底に当たった状態で転覆しているところを作業船に引き起こされ、最寄りのマリーナに陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約0.9m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約1.26m（小田和湾）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ヨット愛好者の集まりであるヨットクラブに運航管理され、運航時、小型船舶操縦士免許証を有し、航行経験が豊富な者が船長になっていた。</p> <p>本船には、ハンディ型のGPSがあったが、本事故当時、壊れており、本事故発生場所付近の海図W92（三崎港至湘南港）が備えられていた。</p> <p>船長は、亀城礁灯標の周囲に白波が立つのを見て、そこに浅所域があることを知っていたので、ふだんは白波が生じている水域を避けて航行していたが、本件浅所域の範囲を同灯標からの距離で確認していなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、海上が平穏で白波が立っていないのを見て、亀城礁灯標から約250m離せば、本件浅所域を避けて安全に航行できると思った。</p> <p>船長は、本事故後、海図を見て安全に航行するには、約500m以上離す必要があったことを知った。</p> <p>本船は、本事故当時、メインセールを展開していたが、風がほとんどなく、ほぼ機走状態であった。</p> <p>船長は、ヨット歴が約36年あり、亀城礁灯標西方沖を航行した経</p>

	<p>験が豊富にあった。</p> <p>乗組員は、ヨット歴約7年であった。</p> <p>船長、乗組員及び知人6人は、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、機帆走で長井港西南西方沖を北北西進中、船長が、本件浅所域があることを知っていたものの、本件浅所域の範囲を亀城礁灯標からの距離で確認していなかったことから、同灯標から約250m離せば安全に航行できると思い、本件浅所域に向けて航行し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件浅所域を避ける際、ふだんは白波が生じている水域を目印としていたことから、同灯標からの距離を確認していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が機帆走で長井港西南西方沖を北北西進中、船長が、本件浅所域があることを知っていたものの、本件浅所域の範囲を亀城礁灯標からの距離で確認していなかったため、同灯標から約250m離せば安全に航行できると思い、本件浅所域に向けて航行し、浅所に乗り揚げ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"> ・安全に航行するため、海図等によって事前に水路調査を行い、適切な針路を設定しておくこと。 ・GPSプロッターなどの航海計器を所持することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

