

船舶事故調査報告書

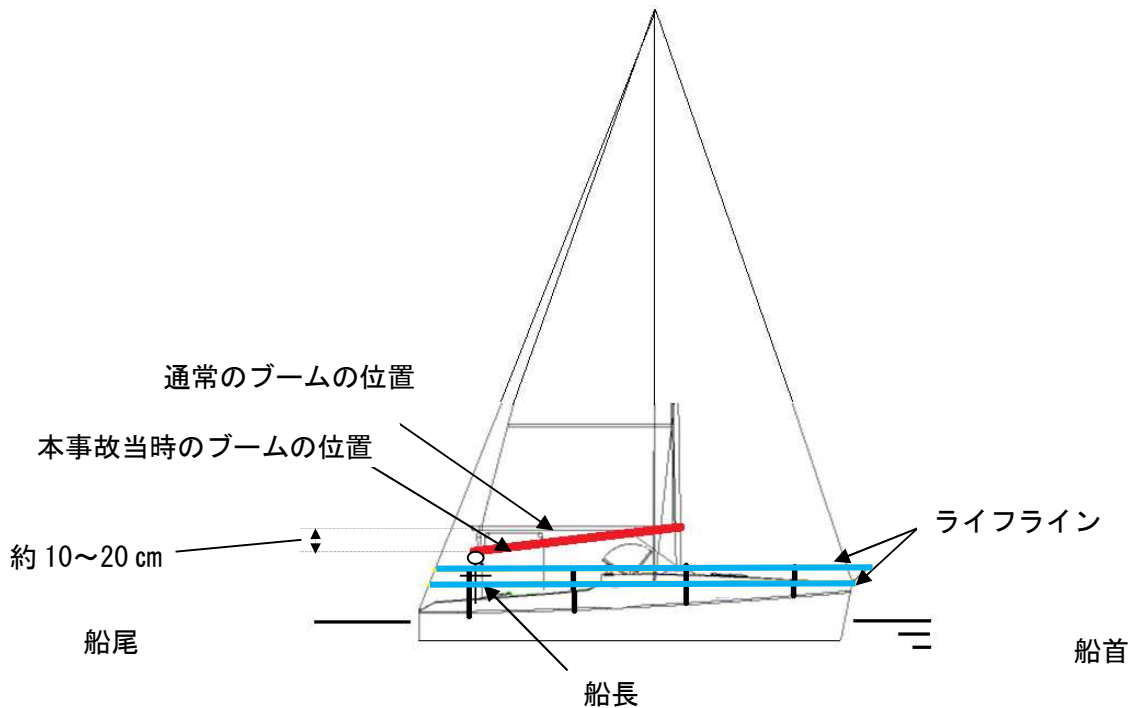
平成28年3月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗組員負傷
発生日時	平成27年6月18日 19時30分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎南南西方沖 御前崎灯台から真方位205° 26海里付近 (概位 北緯34° 12.2′ 東経138° 00.6′)
事故の概要	ヨット ^{しょうげんぼう} 正覚坊は、南西進中、船長及び乗組員が負傷した。
事故調査の経過	平成27年6月22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 正覚坊、5トン未満 240-21235静岡、株式会社TokyoMarineSystem 9.01m (Lr) × 2.95m × 1.63m、FRP ディーゼル機関、17.65kW、昭和63年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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24日 免許証交付日 平成27年4月21日 (平成30年8月31日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 1人（乗組員）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東南東、風力 6、視程 約2km 海象：波高 約4.0～5.0m、流向 西、流速 約0.2～0.5ノット 日没時刻：19時00分ごろ 御前崎市では、6月18日16時45分に発表された波浪注意報が、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、回航の目的で、平成27年6月18日04時00分ごろ、福岡県北九州市所在のマリーナに向けて静岡県沼津市所在のヨットハーバーを出発した。 本船は、船長が左舷船尾のコックピットで舵を取り、乗組員がその前に座り、帆走で御前崎南方沖を南西進中、18日19時30分ごろ、突風と海流によりブームが振れた。

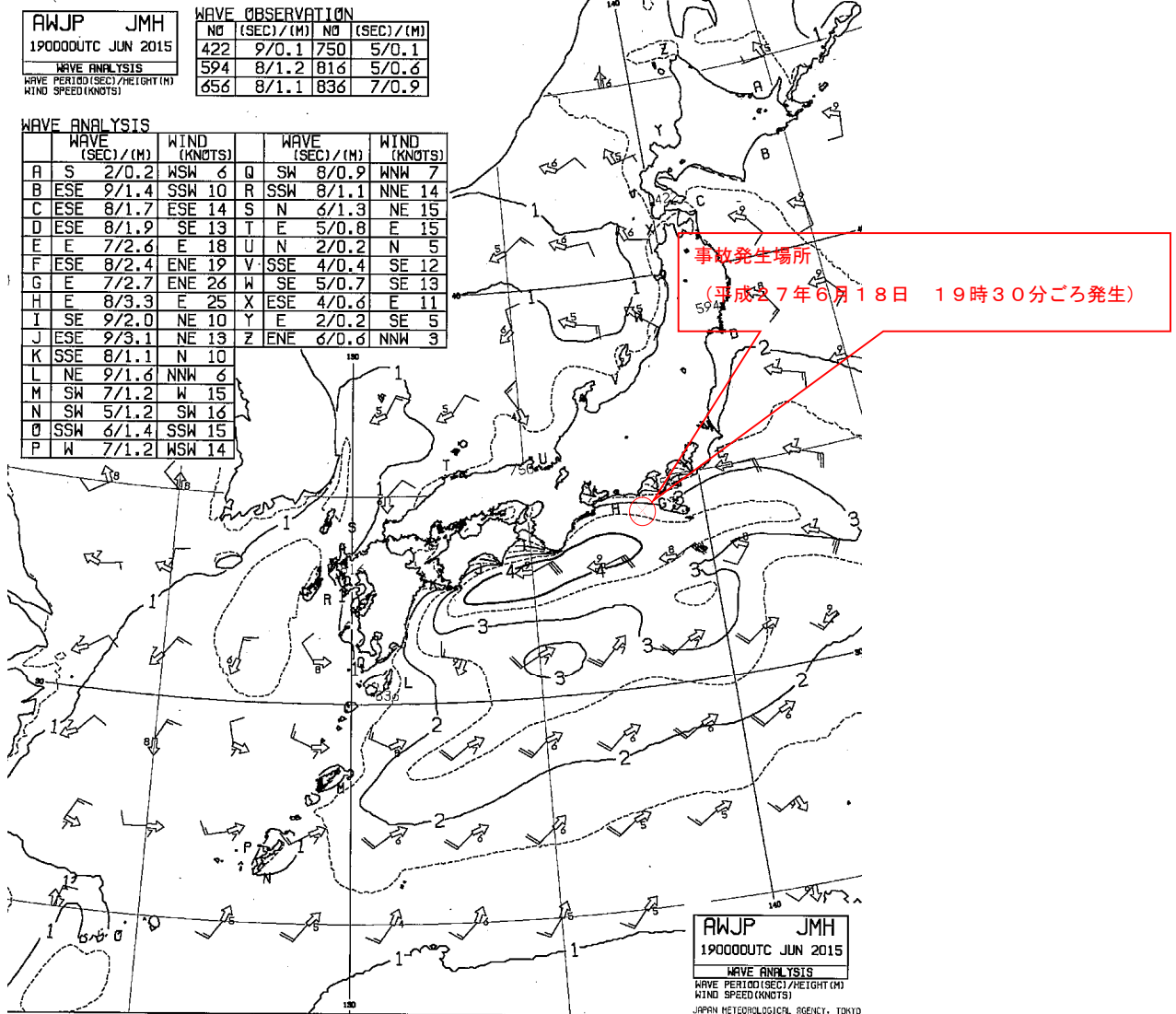
	<p>船長は、振れたブームが額に当たり、跳ね飛ばされて背中から頸椎等を左舷船尾側のライフラインで強打して気を失い、約3分後に意識を取り戻したが立ち上がることができなかった。</p> <p>本船は、負傷した船長の指示により、乗組員が2ポイントリーフ（セールの面積を約60%まで縮めること。）とし、帆走と機走で静岡県浜名港に向けて航行した。</p> <p>本船は、浜名港沖まで到着したところ、冷却水ホースが外れ、主機がオーバーヒートを起こし、機走での航行が不能になったので、19日06時49分ごろ海上保安庁に救助の要請をした。</p> <p>船長及び乗組員は、来援した海上保安庁のヘリコプターにより救助された。</p> <p>船長は、救急車により病院に搬送されて中心性頸椎損傷と診断された。</p> <p>乗組員は、全身打撲の症状があったものの、診察を受けずに帰宅した。</p> <p>本船は、巡視艇によって三重県鳥羽市鳥羽港にえい航された。（付図1 本船概略図、付図2 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船のブームは、長さ約6.5m、重さ約60kg、材質アルミニウムであり、甲板上から高さ約1.5mに設置され、正船尾より右舷側、左舷側にそれぞれ約90°ずつの可動範囲があった。</p> <p>本船は、本事故当時、1ポイントリーフ（セールの面積を約80%まで縮めること。）で帆走しており、ブームが通常的位置より約10～20cm下がっていた。</p> <p>本船のライフラインは、ワイヤロープにビニールコーティングしており、両舷の舷側に沿って船首から船尾まで上下に2本設置されていた。</p> <p>船長は、セーリングジャケット、救命胴衣、半ズボンを着用し、デッキシューズを履き、落水防止用のハーネスを装着していた。</p> <p>船長は、約5年前に本船を知人より譲り受けて所有していた。</p> <p>船長は、本事故当時、健康状態は特に問題がなかった。</p> <p>船長は、ふだんはブームの可動範囲に入らないようにしていたので、本事故当時、なぜ同範囲に入ったのか思い出せなかった。</p> <p>船長は、本船がセールを縮めて航行しているときは、ブームが下がるのでコックピットの座る場所を船尾方向へ移動し、エクステンション（舵取り棒の先端へ取り付け、離れたところでも操船できる補助具）等を利用し、操船していれば事故を防ぐことができたと思っ</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>本船は、帆走により御前埼南南西方沖を南西進中、船長が、左舷船尾のcockpitで操船していたところ、突風などによりブームが急に振れたことから、ブームが船長の額に当たり、跳ね飛ばされて背中から頸椎等をライフラインで強打し、負傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、帆走により御前埼南南西方沖を南西進中、船長が、左舷船尾のcockpitで操船していたところ、突風などによりブームが急に振れたため、ブームが船長の額に当たり、跳ね飛ばされて背中から頸椎等をライフラインで強打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"> ・ 気象及び海象の悪化が予想されているときは、出港を控えるなど航海の安全を確保すること。

付図1 本船概略図



付図2 事故発生場所概略図



(沿岸波浪実況図 平成27年6月19日 09時00分 気象庁提供)