

船舶事故調査報告書

平成30年7月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	平成29年8月15日 21時00分ごろ
発生場所	鹿児島県種子島海峡 安房港沖北防波堤東灯台から真方位103° 5.5海里（M）付近 （概位 北緯30° 18.0′ 東経130° 46.2′）
事故の概要	ヨットPHILIAは、帆走により西進中、浸水して沈没した。
事故調査の経過	平成29年8月18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 PHILIA、5トン未満 235-23380神奈川、個人所有 7.80m（Lr）×3.96m×1.68m、FRP ガソリン機関2基（船外機）、13.25kW及び4.4kW、平成2年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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6年8月1日 免許証交付日 平成27年2月17日 （平成32年2月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約10～12m/s、視界 良好 海象：波向 南、波高 約0.5～1.0m
事故の経過	本船は、英国製のカタマラン型（双胴式）ヨットで、船長が1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、長崎県諫早市まで回航する目的で、平成29年8月15日08時00分ごろ、經由地の鹿児島県屋久島町安房港に向け、鹿児島県中種子町熊野漁港を出港した。 本船は、船長が、救命胴衣を着用し、後部デッキ右舷側の舵輪で操船を行い、同乗者がキャビン内で休息し、16時30分ごろ風速約10～12m/sの南風を左舷方から受ける状態（アビーム）でメインセール及びジブセールを張り、右舷側へ傾斜した状態で帆走し、鹿児島

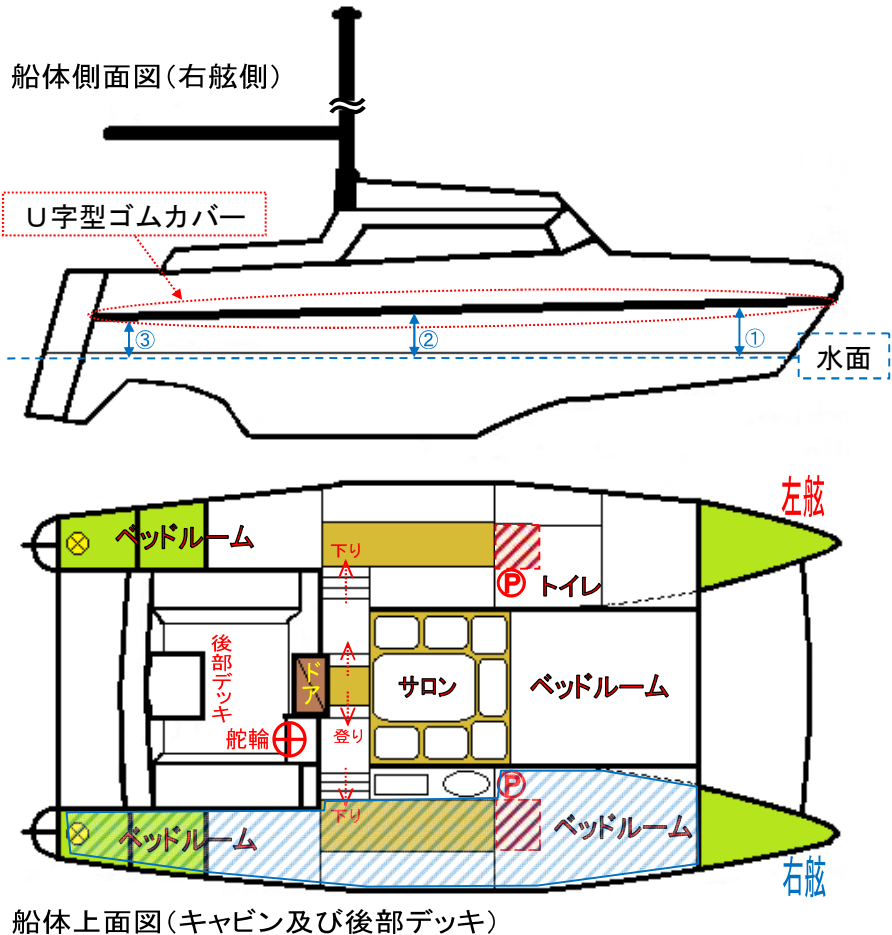
	<p>県南種子町門倉岬南方沖を約5～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進した。</p> <p>船長は、17時00分ごろ夕食の準備をしていた同乗者から右舷キャビンの床に海水が浸入していることを知らされ、海水を同キャビン前部のビルジウェルに掻き集め、ビルジポンプ（ハンドポンプ）で排水した。</p> <p>本船は、帆走により西進中、船長が、17時30分ごろ同乗者から、再び右舷キャビンの床に海水が浸入していることを知らされ、浸水状況を見たところ、浸水量が多かったため、同キャビンの床に電動水中ポンプ（12V）を設置し、同ポンプの排水ホースを後部デッキまで伸ばし、同デッキの排水口から排水しながら帆走した。</p> <p>船長は、帆走中、排水が間に合わず、右舷キャビンの床から約0.5mの高さまで浸水したため、同乗者に救命胴衣を着用して後部デッキで待機するように指示し、19時30分ごろ携帯電話で‘安房港に漁船を係船している知人の漁師’（以下「本件漁師」という。）に救援を要請した。</p> <p>本船は、船長が、救援を要請した後、早く本件漁師の漁船と合流する目的で、安房港に向けて約3～5knの速力で、排水を続けながら帆走により西進中、徐々に右舷側に傾斜が増大した。</p> <p>船長は、20時30分ごろ右舷キャビンを見たところ、同キャビンの床から約0.7mの高さまで浸水した状況を見て、沈没の危険を感じ、同乗者と共に本船キャビン上部に乗せていたStand Up Paddle surfing（以下「SUP」という。）で退船した後、本船は右舷側に横転した。</p> <p>船長及び同乗者は、SUPに乗り、右舷側に横転して半沈没状態となった本船のそばで漂流していたところ、21時00分ごろ本船が沈没し、21時15分ごろ本件漁師の漁船に救助された。</p> <p>船長は、同乗者と共に本件漁師の漁船で安房港に移送され、翌16日、種子島海上保安署に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船体の上部（キャビン及びデッキ）と下部（ハル）とが接合された構造であり、接合部（舷縁等）が、接着剤等及びリベットで固定され、U字型ゴムカバーで保護されていた。</p> <p>本船は、本事故当時、南方からの高さ約0.5～1.0mの波を受けて船底が叩かれていたものの、船体が波を被る状況ではなく、また、船長がこれまでに同様の状況で帆走した際、浸水したことがなかった。</p> <p>船長は、回航前の8月9～13日の間、本船を上架して船体の点検及び整備を行った際、接合部のU字型ゴムカバーの経年劣化に伴うひび割れを認めたが、本船が、平成28年6月2日に日本小型船舶検査</p>

機構の第1種中間検査に合格していたので、船体に異常はないと思っていた。

船長は、本事故当時、帆走中に衝突音等を感じなかった。

船長は、右舷キャビンの床に水中ポンプを設置する際、同キャビンの右舷側壁から海水が浸入する状況を見たので、側壁の接合部に異常が発生したのではないかと本事故後に思った。

(図1 参照)



///: ビルジウエル、Ⓟ: ビルジポンプ、■: 空気室 (密閉区画)

⊗: 蓋 (常時閉鎖)、■: キャビンの床、///: 浸水状況

図1 本事故当時の本船の概要図

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象の関与
判明した事項の解析

不明
不明
不明

本船は、種子島海峡において、帆走により右舷側へ傾斜した状態で西進中、船長が、右舷キャビンへの浸水を認めて電動水中ポンプによる排水作業を始めたものの、同キャビンへの浸水量が増大して転覆し、浮力を喪失したことから、沈没したものと考えられる。

本船は、船長が右舷キャビンへの浸水を認めた際、直ちに帆走を中

	止して浸水防止に努めなかったことから、浸水量が増大したものと考えられるが、船体が沈没しており、浸水に至った状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、夜間、本船が、種子島海峡において、帆走により右舷側へ傾斜した状態で西進中、船長が、右舷キャビンへの浸水を認めて電動水中ポンプによる排水作業を始めたものの、同キャビンへの浸水量が増大して転覆し、浮力を喪失したため、沈没したものと考えられる。
再発防止策	<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"> ・ 航行中に浸水量の増大を確認した場合、停船して船体を点検し、浸水防止に努めるとともに、直ちに無線または携帯電話による救援依頼等を行うこと。

