

船舶事故調査報告書

平成29年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成29年8月13日 13時50分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県奄美市摺子埼西方沖 梵論瀬埼灯台から真方位243° 4.1海里付近 (概位 北緯28° 24.8′ 東経129° 27.2′) |
| 事故の概要 | ヨットコナンⅡは、帆走中、干出浜に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年8月23日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | ヨット コナンⅡ、5トン未満（長さ8.35m） |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 290-13964鹿児島、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 船体が大破（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.7m、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約29℃ |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、機関を停止し、メインセール及びジブセールを張った帆走状態で、奄美市赤埼北方沖から摺子埼北西方沖に向けてタッキングを繰り返しながら西進した。</p> <p>本船は、摺子埼西方沖で風が吹かなくなり、北西方からの波によって同埼西岸の方に圧流され、同埼西方沖の岩場（以下「本件岩場」という。）付近に接近した。</p> <p>船長は、過去に本件岩場に着ける瀬渡船を見たことがあったので付近の水深が深いと思い、メインシート及びティラーの操作による冲出しを試みていたところ、波によって更に圧流され、船底から接触音を聞いた。</p> <p>船長は、乗り揚げたことが分かり、機関を始動して後進にかけたが、離礁することができず、近くを通った2隻のプレジャーボートに救助を求め、ロープを取ってえい航しようとしたものの、動かなかつたので、船固めを行った。</p> <p>船長及び同乗者は、別の船舶に移乗し、奄美市大熊漁港に運ばれた。</p> <p>船長は、8月14日本船を船固めした場所に赴いたが、本船を見付けられず、その後、付近の海底に船体の残骸を認め、本船が大破したことを知った。</p> <p>本船の喫水は、センターキール下端まで約1.6mであった。</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>海図W225（奄美大島付近）によれば、摺子埼西岸と本件岩場との間に干出浜（さんご礁）が南北方向に広がっている。</p> <p>本船は、GPSプロッターを装備していたが、本事故時、電源を切っていた。</p> <p>船長は、ふだん、風が弱まると機走にしていたが、本事故当時、同乗者に帆走を体験させようと思い、機関を使用しなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本船の操縦経験が約17～18年あった。</p> |
| 分析 | <p>本船は、摺子埼西方沖を帆走中、風が吹かなくなり、北西方からの波に圧流されて本件岩場付近に接近したものの、船長が、十分な水深があると思い、帆走を継続した状態で沖出しを試みたことから、波によって更に圧流され、同埼西方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、摺子埼西方の干出浜の拡張状況を知らなかったものの、本件岩場に着ける瀬渡船を見たことがあったことから、十分な水深があると思っていたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、摺子埼西方沖を帆走中、風が吹かなくなり、北西方からの波に圧流されて本件岩場付近に接近したものの、船長が、十分な水深があると思い、帆走を継続した状態で沖出しを試みたため、波によって更に圧流され、同埼西方沖の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 参考 | <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"> ・ 帆走中、気象、海象状況及び航行海域を考慮し、必要に応じて機関を使用すること。 ・ 航行予定海域の水路調査を行うこと。 |