

船舶事故調査報告書

平成30年12月19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	転覆
発生日時	平成29年11月4日 12時56分ごろ
発生場所	福井県高浜町和田港港界付近 和田港北防波堤灯台から真方位036°240m付近 （概位 北緯35°29.9′ 東経135°34.5′）
事故の概要	プレジャーボート福井県セーリング連盟わかさは、漂泊中、転覆した。 福井県セーリング連盟わかさは、機関に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート 福井県セーリング連盟わかさ、1.0トン 260-48117福井、個人所有 5.54m (Lr) × 2.13m × 0.82m、ゴム ガソリン機関、58.80kW、平成27年3月
乗組員等に関する情報	船長 女性 22歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年8月18日 免許証交付日 平成27年8月18日 （平成32年8月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関に濡損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 6、視界 不良 海象：波高 約2m、波向 北 高浜町には、11月4日03時30分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。 なお、福井地方气象台における注意報の発表基準は、強風注意報（平均風速）が陸上で12m/s以上及び海上で15m/s以上であり、波浪注意報が有義波高3.0m以上である。
事故の経過	本船は、平成29年11月2日～5日にかけて行われた‘全日本学生ヨット連盟等が主催する大会’（以下「本件ヨットレース」と

	<p>いう。)の運営艇であった。</p> <p>11月4日に行われた本件ヨットレースは、本件ヨットレースの委員長が天候の悪化を予想して11時ごろに中止の決定を行い、直ちに全てのヨットレース参加艇及び全ての救助艇(レース参加艇の救助や支援を行う、参加艇と同じ団体に所属する小型船舶のこと。)を出航場所である高浜町所在のマリーナに帰港させる指示が出された。</p> <p>レース参加艇のうちの3艇は、マリーナへの帰航中に転覆し、乗員全員が救助されたものの、放棄された。</p> <p>本船は、マリーナに帰ってきていない救助艇1隻と連絡が取れなかったので、呼び戻す目的で船長ほか4人が乗り組み、全員が救命胴衣を着用して12時ごろにマリーナを出航し、マリーナ北方沖の防波堤東端付近に至った頃、船長が高浜町宮ヶ埼北方沖に他の救助艇2隻及び転覆して放棄された3艇を認め、これらが南方に流されて防波堤に衝突するおそれを感じて西進した。</p> <p>本船は、宮ヶ埼北方沖に到着し、転覆した3艇のうち2艇のアンカリング(艇が流されることを防ぐため、艇に錨索をつなぎ、錨を海中に投入すること。)の支援を行った後、救助艇1隻の帰航後に入れ替わりで到着した他の本件ヨットレースの運営艇(以下「A船」という。)が、他の1艇のアンカリングを行うこととなり、もう1隻の救助艇が帰航後、A船の支援を行うこととなった。</p> <p>本船は、北方から波を受けて南西方に圧流される状況下、A船に危険が生じたときにA船の乗船者を救助することができるよう、A船の北方30m付近で、機関を前進としたり、中立運転としたり調整し、船首を風上となる北方に向けて漂泊中、それまでよりも高い波を受け、船首を上にして船体が持ち上げられ、12時56分ごろ船体が立った状態から左舷側に傾いて転覆した。</p> <p>船長ほか4人の乗船者は、本船の転覆と同時に落水し、全員が漁船に救助され、マリーナに運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船(1)、写真2 本船(2) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、転覆前、船首を上にして船体が持ち上げられ、立った状態となった際、機関を増速して波の頂を越えることを考えたものの、それまでの波とは違って高く、越えられないと思い、また、恐怖を感じたので、増速しなかった。</p> <p>船長は、本事故後にマリーナに戻ったのち、呼び戻そうとしていた救助艇が、本船が出航した直後にマリーナに帰ってきたことを当該救助艇の乗員から聞いた。</p> <p>11月4日に開催された本件ヨットレースは、マリーナ北方沖の高浜湾をレース海域とし、国際^{ヨシナナマル}470級及び国際スナイプ級のレー</p>

スが共に3レース行われる予定で、参加艇がマリーナを出発し、10時ごろに国際470級がスタートしたのち、国際スナイプ級の参加艇がスタートを待っている中で、11時ごろ全てのレースが中止となった。

本件ヨットレースの委員長は、本事故当日のレース開催前、高浜町に強風及び波浪注意報が発表されていることを知っていたものの、風速が10m/s以上になることはないかと予想していた。

本件ヨットレースの委員長は、国際470級のスタート時には風速約5～8m/sの南西ないし西の風であることを認めていたものの、11時ごろマリーナ北方沖が黒色の雲に覆われてきたので、風速10m/s以上のそれまでよりも強い風が吹くものと判断し、レース中止の決定を行った。

本件ヨットレースのレース公示及び帆走指示書には、規則として次のことが双方に記載されていた。なお、各レースにおいて、レース公示又は帆走指示書にレース実施の判断が記載されていない場合は、セーリング競技規則に従うこととされている。

- ・SCIRA（国際スナイプ協会）規則の「国内及び国際選手権大会の運営規定」は、同規定9.1に定められたレースを行う最大風速に関する規定を除き、適用されない。

SCIRA 規則の「国内及び国際選手権大会の運営規定」（原文は英文）には、概略次のことが記載されている。

- ・世界選手権、半球選手権、ヨーロッパ選手権、北米選手権、南米選手権、国内選手権に限らず、全ての主要な選手権大会は、以下の規則に従って運営されなければならない。
- ・9.1 風速の範囲は、5ノット以下は不可で、内海では25ノットを超えてはならない。また、外海では22ノットを超えてはならない。

以上のことから、国際スナイプ級では、レースの開催に当たって風速の規定が設けられており、風速が約2.5m/s以下の場合、及び風速約12.8m/sを超える場合はレースを中止しなければならないとされている。

本件ヨットレースの委員長によれば、国際470級では、風速の規定は設けられておらず、レースを中止する場合は、レース委員会の裁量によって判断することとなっている。

セーリング競技規則（「セーリング競技規則、セーリング装備規則、日本セーリング連盟規程2017-2020」、平成28年11月22日、公益財団法人日本セーリング連盟発行）によれば、レースの実施に関してスタート後の短縮又は中止の規則として、次の記載がある。

スタート信号後、レース委員会は次のいずれかの理由により、そ

	<p>の状況に応じて、コースを短縮（中略）する、またはレースを中止（中略）することができる。</p> <p>(a) 悪天候。</p> <p>(b)～(d) 略</p> <p>なお、悪天候に関する具体的な記載はない。</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>あり</p> <p>本船は、風力6の北風が吹き、波高約2mの波が発生している状況下、和田港港界付近において、機関を前進又は中立運転に調整しながら、船首を風上に向けて漂泊中、それまでよりも高い波を受け、船首を上にして船体が持ち上げられ、左舷側に傾いて転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首を上にして船体が持ち上げられた際、機関を増速して波の頂を越えようと考えたものの、それまでの波とは違って高く、越えられないと思ったこと、また、恐怖を感じたことから、増速し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、風力6の北風が吹き、波高約2mの波が発生している状況下、和田港港界付近において、機関を前進又は中立運転に調整しながら、船首を風上に向けて漂泊中、それまでよりも高い波を受け、船首を上にして船体が持ち上げられ、左舷側に傾いて転覆したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ヨットレースの主催者は、ヨットレースを安全に行うことができるよう、気象及び海象についてレース実施の可否又は中止に関する基準を設けることが望ましい。 ・ヨットレースの委員会は、強風又は波浪注意報が発表されている場合、レース参加者の技量を念頭に置いた上でレース実施の可否を慎重に検討し、レース中又はレース実施海域までの行き来において、転覆するなどの不測の事態が生じた際には、人命を第一と考えた措置を講じることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船(1)



写真2 本船(2)

