

## 船舶事故調査報告書

令和元年7月10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31年1月20日 20時41分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港 東播磨港別府西港西防波堤灯台から真方位104° 1,400m付近 (概位 北緯34° 42.6′ 東経134° 49.2′)
事故の概要	プレジャーヨットリラクシンは、航行中、護岸に敷設された消波ブロックに乗り揚げ、船内に浸水して沈没した。 リラクシンは、船長が死亡し、船首船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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	プレジャーヨット リラクシン、6.6トン 260-33126兵庫、個人所有 10.23m (Lr) × 3.66m × 1.55m、FRP ディーゼル機関、18kW、平成6年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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16年9月13日 免許証交付日 平成30年10月29日 (令和6年9月12日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船首船底外板に破口、舵板に折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風速 約12～15m/s、視界良好 海象：波向 西、波高 約0.8m、潮汐 ほぼ高潮時、水温 約12℃ 日没時刻：17時18分ごろ 兵庫県姫路市、高砂市及び加古川市には、1月20日04時19分に強風注意報（海上での平均風速15m/s以上）及び波浪注意報（有義波高3.0m以上）がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であ

<p>事故の経過</p>	<p>った。</p> <p>本船は、船長が、平成31年1月20日08時00分ごろ自宅を出発した後、1人で乗り組み、セーリングを行う目的で、姫路市所在のヨットハーバーを出発した。</p> <p>海上保安庁は、15時55分ごろ、地元の漁業者から加古川河口付近でヨットが乗り揚げているのではないかと通報を受け、同河口付近に向かった。</p> <p>海上保安庁は、乗り揚げているヨットのセールに明記された番号から本船である旨を確認した後、サーフィンをしていた男性から通報を受けた警察及び消防が来援し、消防がゴムボートで本船に向かったところ、船長から満潮になれば離礁できるので大丈夫である旨を言われたので、警察及び消防と協議し、すぐに巡視艇を出動できる態勢を整えて一旦撤収した。</p> <p>船長の家族は、17時10分ごろ、船長から本船が砂地に座礁したが浸水はなく、満潮になれば離礁して20時ごろまでには帰宅するので心配ない旨の電話を受けた。</p> <p>船長は、18時24分ごろ、本船の舵が故障したので救助願う旨の118番通報を行った。</p> <p>海上保安庁は、巡視艇で加古川河口付近に向かったが、水深が浅く本船に近づくことができなかつたので、同河口沖合で待機した。</p> <p>船長は、20時14分ごろ、本船が離礁して加古川市金沢町所在の製鉄所へ向かって漂流している旨の118番通報を行った。</p> <p>船長の親族は、20時16分ごろ、船長の携帯電話に連絡したところ、舵がコントロールできない状態なので、海上保安庁に救助を要請した旨の返答があった。</p> <p>船長は、20時32分ごろから34分ごろにかけて、本船が漂流して同製鉄所の護岸（以下「本件護岸」という。）に乗り揚げ、浸水している旨の118番通報を行った。</p> <p>海上保安庁の巡視艇は、20時41分ごろ、本船を発見して救助に向かったが、本船がマストのみを海面に出した状態で沈没するのを認めた。</p> <p>海上保安庁は、船内を捜索したところ船長が見当たらず、巡視艇及びヘリコプターによる捜索を行ったが、船長を発見できなかった。</p> <p>船長は、2月23日09時15分ごろ、東播磨港南東方沖に設置されたのり網に引っ掛かっているところを発見され、司法解剖の結果、推定1月20日ごろ死亡し、死因は不詳と検案された。</p> <p>本船は、後日、クレーン付き台船で引き揚げられた後、姫路市内のマリーナに陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 船首部、写真3 右舷船首部、写真4 舵板 参照)</p>
--------------	---

<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ヨットの経験が約50年あり、セーリングを月に8回程度行っていた。</p> <p>本船は、本事故後、舵板の下端から約3分の1の部分が欠けていた。また、舵軸には、舵輪と舵板を繋ぐワイヤが外れており、舵輪を回転させても舵板に動力が伝わらず、操舵不能の状態であった。(図1参照)</p> <div data-bbox="901 465 1324 1075" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 舵輪、ワイヤ及び舵板の概略図</p> <p>本船の販売会社の担当者によれば、舵板の損傷具合から舵板に相当な衝撃が加わって舵輪と舵板を繋ぐワイヤが外れた可能性があり、また、舵が使用できない場合、風上に向かって帆走することは不可能であった。</p> <p>本船は、引き揚げられた際、機走していた形跡がなく、メインセーラーは降ろされてブームに固縛された状態であり、本件護岸に敷設されていた消波ブロックに乗り揚げて生じたと思われる船首部の船底外板の破口以外に、他船と衝突したと思われる痕跡が認められなかった。</p> <p>本船は、ダンフォース型の錨（重量約8kg）を搭載していた。</p> <p>船長は、発見された際、フリースの上着、ズボン及びカッパの上下を着用し、靴を履いていたが、救命胴衣は着用していなかった。</p> <p>船長は、自宅を出発する際、ふだんと変わった様子がなく、体調不良なども訴えていなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、兵庫県南部に強風注意報及び波浪注意報が発表され、風速約12～15m/sの西北西風が吹いている状況下、加古川河口から離</p>

	<p>礁した後、操舵不能となって漂流したことから、本件護岸に敷設された消波ブロックに乗り揚げて船首部の船底外板に破口が生じ、船内に浸水して沈没したものと考えられる。</p> <p>船長は、加古川河口から離礁した後、本船の舵輪と舵板を繋ぐワイヤが外れていたことから、操舵不能となって漂流し、本件護岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長の死因は、不明であった。</p> <p>本船は、20時34分ごろ船長が118番通報を行った後、20時41分ごろ沈没したことから、この間において船長が落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、兵庫県南部に強風注意報及び波浪注意報が発表され、風速約12～15m/sの西北西風が吹いている状況下、加古川河口から離礁した後、操舵不能となって漂流したため、本件護岸に敷設された消波ブロックに乗り揚げて船首部の船底外板に破口が生じ、船内に浸水して沈没したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ヨットの船長は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下では、出航を控えることが望ましい。</li> <li>・ヨットの船長は、舵等が故障して操舵不能となった場合、投錨して海上保安庁の救助を待つことが望ましい。</li> <li>・救命胴衣を適切に着用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

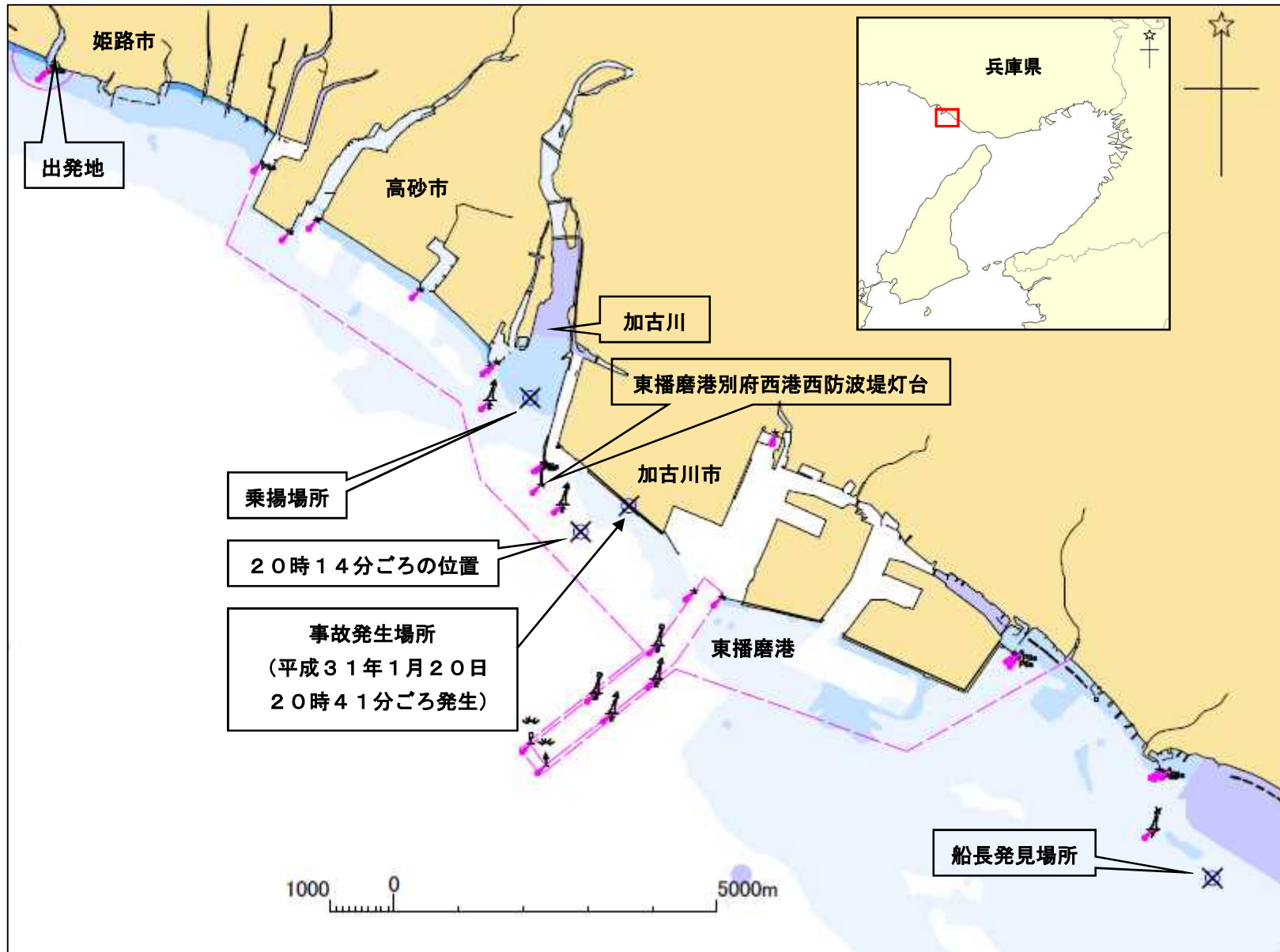


写真1 本船



写真2 船首部



写真3 右舷船首部



写真4 舵板

