

船舶事故調査報告書

令和4年1月12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	乗揚
発生日時	令和3年5月11日 10時06分ごろ
発生場所	銚子港（利根川河口付近） 銚子港一ノ島灯台から真方位235° 1,030m付近 （概位 北緯35° 44.6′ 東経140° 50.9′）
事故の概要	プレジャーヨット翔 ^{しやう} は、北北東方向に帆走中、センターボードが浅所に引っ掛かって航行不能となり、波に圧流されて消波ブロックに乗り揚げた。 翔は、左舷船首部等の船底外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月1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	プレジャーヨット 翔、5トン未満 260-11893千葉、個人所有 7.19m (Lr) × 2.72m × 1.46m、FRP ディーゼル機関、2.2kW、昭和52年7月
乗組員等に関する情報	船長 53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4月2日 免許証交付日 令和2年7月16日 （令和7年7月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船首部及び中央部の船底外板に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 4～5、視界 良好 海象：うねり 波向東、波高約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約0.2m（銚子漁港）
事故の経過	本船は、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、クルージングの目的で、令和3年5月11日09時30分ごろ利根川右岸の係留地を機走で出航した。 船長は、帆走で利根川河口に向かうこととし、銚子大橋の西側で機関を中立としてメインセール及びジブを展開し、キャビン後方の操縦区画船尾側で操船に当たり、同区画船首右舷側に同乗者が腰を掛け、

東北東方向からの風を受けて帆走を開始した。

船長は、川幅を使ってタッキング（船首を風上に向けながら、風を受ける舷を一方から他方に変えること）を繰り返し、川幅が狭くなってくるとタッキングの際に機関を使用して約3～4ノットの対地速力で東進した。

船長は、銚子漁港第1漁船だまり付近に至り、右岸の導流堤手前でタッキングして右舷から風を受けて北北東方向に航行中、左岸沿いに白波が立っていて浅くなっていることに気付いたが、右舷から風を受けての航行距離が短いので少しでも前に進めようと思い、白波まで10数mの距離となってタッキングしようとしたところ、本船のセンターボードが浅所に引っ掛かった。

本船は、船長及び同乗者がセールを降ろし、機関を使用して離脱を試みたものの航行不能となり、波で左岸側に圧流され、10時06分ごろ左岸沿いに敷設された消波ブロックに乗り揚げた。

船長及び同乗者は、消波ブロックに乗り移り、本船船首部のクリートにロープを取って消波ブロックに係止し、係留地のマリクラブ等に連絡した後、付近の目撃者からの通報で現場に到着した海上保安官に事情を説明した。（写真1参照）

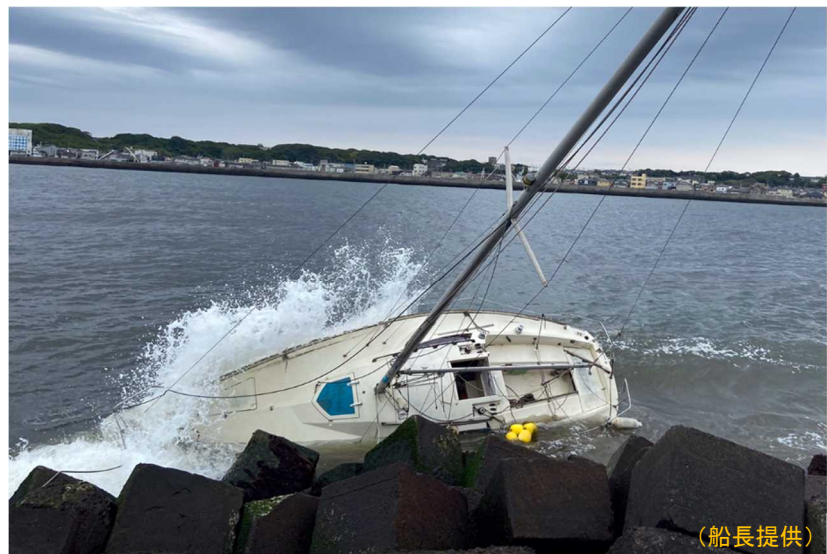



写真1 本船の乗揚状況

本船は、潮位の上昇を待っている間に波により消波ブロックに打ち付けられ、船底外板に破口が生じて浸水したので引き出しができないと判断され、船長が手配した作業台船により横抱きにされて銚子漁港第1ふ頭に到着し、陸揚げされた。（写真2参照）

	 <p style="text-align: center;">写真2 陸揚げされる本船</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、センターボード下端までの喫水が約1.5mであり、GPSプロッターが搭載されていなかった。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許を取得後、モーターボートを操船していたが、令和2年8月に本船（ヨット）を購入して以降、月に1回程度、利根川河口北方沖の銚子港内で帆走での操船練習を行っており、係留地から利根川河口までの水域を航行する際、機走することもあったものの、本事故当時、練習を兼ねて帆走で航行していた。</p> <p>船長は、本事故現場付近の水深状況を把握しておらず、本事故後、本船のセンターボードに対する認識が甘く、モーターボートの感覚で操船しており、白波まで10数mの距離でセンターボードが引っ掛かるとは考えずに左岸に近寄り過ぎてしまったと思った。</p> <p>本事故当時、船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</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、利根川河口付近において、帆走によりタッキングを繰り返して東進中、左岸に向かって北北東方向に航行した際、タッキングが遅く、左岸に近寄り過ぎたことから、センターボードが浅所に引っ掛かって航行不能となり、消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、航行不能となったのち、波で左岸側に圧流されたものと考えられる。</p> <p>船長は、ヨットと比較してモーターボートの操船経験が長く、本事故当時、本船のセンターボード下端までの喫水に対する認識が希薄で</p>

	あったことから、左岸に近寄り過ぎたものと考えられる。
原因	本事故は、利根川河口付近において、本船が、帆走によりタッキングを繰り返して東進中、左岸に向かって北北東方向に航行した際、タッキングが遅く、左岸に近寄り過ぎたため、センターボードが浅所に引っ掛かって航行不能となり、波に圧流されて消波ブロックに乗り揚げ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"> ・ 船長は、航行予定水域の水深等を調査し、自船の喫水を勘案して航行すること。 ・ ヨットの操船者は、河川、港内等の狭隘^{あひ}な水域を航行する場合、機関を使用し、機走又は機帆走で航行することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

