

## 船舶事故調査報告書

令和4年1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	乗揚
発生日時	令和3年5月30日 10時50分ごろ
発生場所	神奈川県葉山町菜島南東方沖 葉山灯台から真方位174° 150m付近 (概位 北緯35° 16.2' 東経139° 33.8')
事故の概要	プレジャーヨット神楽は、機走により南進中、岩礁に乗り揚げた。 神楽は、船長が負傷し、船底の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月24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 神楽、2.2トン 235-53669神奈川、個人所有 7.38m×2.73m×1.29m、FRP ディーゼル機関、9.1kW、平成30年1月
乗組員等に関する情報	船長 54歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年11月19日 免許証交付日 平成29年9月7日 (令和4年11月18日まで有効)
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	船底のセンターボード接続部に亀裂、センターボード下端に塗装剝離、キャビン床面に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3m、波向 北東、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、クルージングの目的で、令和3年5月30日10時30分ごろ神奈川県横須賀市荒埼西方沖の亀城礁に向けて葉山町所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を機走で出航した。（写真1参照）



写真1 本船

船長は、船体後部の操縦区画船尾側に立ち、チラー（舵棒）を操作して操船に当たり、同乗者3人が同区画両舷の椅子に腰を掛け、約3ノットの対地速力で本船を南進させ、葉山灯台東側の水路（以下「本件水路」という。）を通過した後、帆走に切り替えることとした。

本船は、セールを展張するために船首を風上に向ける必要があるので、船長が、菜島を右舷方に見て通過した後、同島周辺の浅礁域を通過したと思い、左旋回で北東風に船首を向ける目的で一旦右舵を取って右転を始めたところ、10時50分ごろセンターボード下端が岩礁に乗り揚げ、乗り切った。

船長は、乗揚の衝撃で前方に飛ばされて船体中央部のキャビン内に転落し、テーブルに頭部を打ちつけた。

船長は、本船を機走させて本件マリーナに戻り、同乗者の連絡で本件マリーナが手配した救急車で病院に搬送され、頭部裂創、頸椎捻挫並びに左中指及び環指捻挫と診断された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船は、センターボード下端までの喫水が約2.0mであり、GPSプロッターが搭載されていなかった。

船長は、亀城礁や神奈川県三浦市城ヶ島など本件マリーナの南方に向かう際、ふだんから本件水路を通過し、本件水路の南側海域で帆走に切り替えており、同海域の水深が約7～8mであることを水深計の表示で確認していたので、菜島との位置関係を目安に操船していた。

船長は、菜島周辺に浅礁域が拡延していることを知っていたが、その詳細については把握していなかった。

船長は、結果から考えるとふだんよりも早く右転を始めてしまっており、菜島周辺の地形を熟知した上で同島から十分に距離をとって航行する必要があったと本事故後に思った。

	本事故当時、船長及び同乗者3人は、救命胴衣を着用していた。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、菜島南東方沖を機走により南進中、船長が、帆走に切り替える目的で旋回する際、菜島周辺の浅礁域を通過したと思い、ふだんよりも早く右転を始めたことから、菜島南東方沖の岩礁に向かう進路となり、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、菜島周辺に浅礁域が拡延していることを知っていたが、その詳細については把握していなかったものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、菜島南東方沖において、本船が、機走により南進中、船長が、菜島周辺に浅礁域が拡延していることを知っていたが、その詳細については把握していない中、帆走に切り替える目的で旋回する際、同島周辺の浅礁域を通過したと思い、ふだんよりも早く右転を始めたため、菜島南東方沖の岩礁に向かう進路となり、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長は、航行を予定する海域について事前に水路調査を行い、浅礁域等から十分に距離を隔てて航行すること。</li> <li>・ 浅礁域が拡延している海域を航行する小型船は、GPSプロッターを搭載することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

