


船舶事故調査報告書

令和6年1月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	同乗者負傷
発生日時	令和3年4月29日 19時03分ごろ
発生場所	東京都八丈島西南西方沖 八重根港防波堤灯台から真方位252°93海里（M）付近 （概位 北緯32°36.9′ 東経138°01.2′）
事故の概要	プレジャーヨットよじは、帆走中、同乗者がキャビン内で休憩していたところ、前方へ投げ出されて同キャビン内の構造物に当たり負傷した。
事故調査の経過	令和3年5月21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 よじ、5トン未満 235-14740大阪、個人所有 8.53m（Lr）×2.47m×1.62m、FRP ディーゼル機関、9.55kW、昭和57年9月 （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真1 本船</p>
乗組員等に関する情報	船長 65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14年8月19日 免許証交付日 平成29年6月1日 （令和4年8月18日まで有効）

	<p>同乗者 63歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年6月1日 免許証交付日 平成29年6月1日 (令和4年5月31日まで有効)</p>
死傷者等	重傷 1人(同乗者)
損傷	なし
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南、風速 約20～30m/s、視程 約5km 海象：波向 南、波高 約5m</p>
事故の経過	<p>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、セーリングの目的で、令和3年4月26日09時00分ごろ、東京都小笠原村父島二見港を經由して沖縄諸島へ向かうこととし、大阪府泉佐野市佐野漁港を出港した。</p> <p>船長は、佐野漁港港外で機走から帆走として、和歌山県御坊市日ノ埼西方沖を通過後、二見港へ向けて南東進した。</p> <p>本船は、帆走中、南の風を船首方から受ける状況となり、縦揺れを生じて船首部が海面を叩くようになったので、船長は船体が損傷するのではないかと思い、28日11時05分ごろ大王埼南南西方沖125M付近で左転して東南東進とした。</p> <p>船長は、帆走中、風が強くなってきたので、船体の傾きを抑え、操船しやすくする目的で縮帆した。</p> <p>船長は、29日08時50分ごろ更に風が強まり、前方に帆走できない状態となったので、変針して約6ノットの対地速力で北東進した。</p> <p>船長は、16時00分ごろ同乗者と当直を交代し、コンパニオンウェイ(キャビンから操舵区画へ通じる出入口)に腰を掛けて、周囲を見ながら北東進した。(写真2参照)</p> <div data-bbox="699 1473 1305 1998" data-label="Image"> </div> <p>写真2 当直中の船長の状況(船首方から撮影)</p>

同乗者は、キャビン内で休憩をとることとし、船長から、後方からの波が大きくなり船体が揺れてきたので、身体が投げ出されないよう注意を受けたものの、前方に投げ出されることはないと思い、同キャビン内の右舷側の長椅子に腰を掛け、左舷側の長椅子に足を伸ばして横揺れに対する姿勢を取った。(写真3参照)



写真3 同乗者のキャビン内での状況（船尾方から撮影）

本船は、八丈島西南西方沖を帆走中、19時03分ごろ右舷船尾方から大波を受け、船尾部が持ち上げられたのち、左舷側に傾き、同乗者が船長から危ないと言う声を聞いた際、前方へ投げ出された。

本船は、左舷側に大きく傾いてマストが水中に没したのち、右舷側に戻り復原した。

同乗者は、キャビン内の構造物に頭部が当たり負傷した。

船長は、右舷側の長椅子付近で頭部から出血してうずくまっていた同乗者を発見し、止血を施したのち、同乗者のPLB（携帯用位置指示無線標識）の発信ボタンを押し、また、衛星メッセージ送信機のスイッチを入れて遭難信号を発信し、本船内で救助を待った。

船長及び同乗者は、30日09時13分ごろ来援した海上保安庁のヘリコプターによって救助され、神奈川県相模原市内の病院へ搬送され、同乗者が脳挫傷と診断された。

本船は、巡視船にえい航されて三重県津市所在のマリーナに入港した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

(1) 本船の配置に関する情報

キャビンは、船体中央部付近に配置され、コンパニオンウェイを通じて後部甲板の操舵区画から出入りできるようになっている。(写真4参照)



写真4 本船の外観（側面から撮影）

(2) 船長及び同乗者のヨットの経験に関する情報

船長及び同乗者は、ヨットの乗船経験が、それぞれ約18年及び約13年であった。

(3) その他

船長は、当直中、海上の状況（波向及び波高）を同乗者へ伝えていたので、同乗者が揺れに対応した姿勢を取るなどしており、キャビン内で同乗者が前方へ投げ出されるとは思っていなかった。

同乗者は、横揺れが激しかったので、縦揺れで前方へ投げ出されることはないと思っていた。

同乗者は、前方へ投げ出されてキャビン内の支柱に頭部を当たったのではないかと本事故後に思った。

船長は、激しい動揺が予想される場合には、長椅子にシートベルトを装着するなどして身体が投げ出されないように固縛することや、頭部を保護する目的でヘルメットの着用も必要だと本事故後に思った。

分析

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
あり

本船は、風速約20～30m/sの南の風が吹き、波高約5mの状況下、八丈島西南西方沖を帆走中、同乗者が、キャビン内で前方へ投げ出されることはないと思い、足を左舷側の長椅子に伸ばして横揺れに対する姿勢を取っていたことから、右舷船尾方から大波を受けて船尾部が持ち上げられた際、前方へ投げ出されキャビン内の構造物に頭部が当たり負傷したものと考えられる。

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、風速約20～30m/sの南の風が吹き、波高約5mの状況下、八丈島西南西方沖を帆走中、同乗者が、キャビン内で前方へ投げ出されることはないと思ひ、足を左舷側の長椅子に伸ばして横揺れに対する姿勢を取っていたため、右舷船尾方から大波を受けて船尾部が持ち上げられた際、前方へ投げ出されキャビン内の構造物に頭部が当たったことにより発生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"> ・ヨットの当直者は、荒天時、波及びうねりの方向を適切に観察し、縦揺れなど船体への強い衝撃を受けにくい針路を取るよう努め、キャビン内の乗船者に対しては、船体動揺に係る情報を適時適切に提供すること。 ・ヨットの乗船者は、当直者の船体動揺に係る情報に基づき、身体を固定し頭部を保護すること。

付図1 事故発生経過概略図

