船舶事故調査報告書

令和８年９月１６日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	令和８年１月２９日　１５時４５分頃
発生場所	兵庫県西宮市西宮浜南西方沖 西宮内防波堤灯台から真方位２４２°１.３海里（M）付近 （概位　北緯３４°４１.６′　東経１３５°１９.１′）
事故の概要	競技用ヨットKOBE M.D.（コーベ エム ディ）は、航行中、転覆した。
事故調査の経過	令和８年１月２９日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	競技用ヨット　KOBE M. D.、５トン未満（長さ７.３２ｍ） ２５０－２９０１２兵庫、国立大学法人神戸大学（Ａ大学）
乗組員等に関する情報	船長Ａ、一級小型 乗員A_1、一級小型・特殊 乗員A_2、一級小型 乗員A_3、一級小型 乗員A_4、操縦免許　なし 乗員A_5、一級小型
負傷者	なし
損傷	主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南西、風力　６、視界　良好 海象：波高　約１.０ｍ、潮汐　下げ潮の初期、水温　約１０℃ 西宮市には、令和８年１月２９日０４時０７分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故発生時も継続中であった。
事故の経過	(1)　Ａ大学所属競技用ヨット（セイリングクルーザー、以下「クルーザー」という。）の出航前から出航直後までの状況 本船は、ふだんＡ大学オフショアセーリング部（以下「セーリング部」という。）の西宮浜南方での帆走練習及び競技に使用されていた。 セーリング部の部員は、令和８年１月２９日１３時頃、神戸市東灘区所在のＡ大学深江キャンパスに集合して艤装（ぎそう）を開始した。 船長Ａ等上級生の部員は、１４時頃、気象情報に係る複数のウェブサイトで風速約１１m/s、風向西、波高０.６９ｍとの情報を入手していたが、強風注意報及び波浪注意報が発表されていることを知らなかった。 船長Ａ等上級生の部員は、気象及び海象が令和７年１２月の役員会議（学生のみで構成される）で決定された出艇基準を満たしていることを確認し、船長Ａほか５人が乗船した本船及び５人が

	乗船したもう１隻のクルーザー（以下「Ｂ船」という。）の２隻で、Ａ大学深江キャンパスの船溜まりを出航した。 本船の乗員は、クルーザーの経験が乗員Ａ5のみ４年あったが、他の５人は３年未満であった。 本船及びＢ船は、あらかじめ阪神港長に届け出た西宮浜南方沖の練習海域に向かい、それぞれブイを設置して、１４時５０分頃から練習を開始した。 この時、本船の乗員は、ウェブサイトで、風速約１２m/s であることを確認した。 (2)　事故発生の状況 本船は、メインセールを右舷側に張り出し、スピンネーカー（追い風用の帆）を左舷前方に張り出して、船首を東北東方に向け、左舷後方からの西風を受けて帆走中、１５時４５分頃、突風を受けて船体が左に大きく傾き、船首が右に急激に回頭して左舷側に転覆した。 本船の乗員は、全員海上に投げ出された。 本船は、本船の乗員によって引き起こされたが、船内に大量の海水が浸入して徐々に船尾側から沈み、船首の先端約１ｍが海上に露出する状態で安定した。 本船の乗員は、全員本船に掴まっていた。 (3)　救助の状況 Ｂ船は、事故発生場所の約１Ｍ北方沖において、船首を北方に向けて帆走していた。 Ｂ船の船尾にいた乗員の１人は、船尾方を見たところ、本船の船首のみが海上に出た状態で、浸水しているのを認め、Ｂ船の乗員全員に救助する旨を伝えた。 Ｂ船は、帆を畳み、主機を始動して本船に向かってＢ船の機走を開始した。 Ｂ船の乗員は、本船に向かう途中で海上保安庁に通報し、大学に緊急連絡を行った。 Ｂ船が、１６時１５分頃、Ａ船の乗員全員を救助し、近くの西宮浜所在のヨットハーバーに向かっていたところ、本船の乗員３人（船長Ａ、乗員Ａ1及び乗員Ａ2）の体調が悪く見えたので、Ｂ船の乗員の１人が救急車を要請した。 Ｂ船は、１６時３０分頃同ヨットハーバーに着岸した。 本船の乗員３人は待機していた救急車２台で西宮市所在の病院に搬送された。 本船は、巡視艇に浮体を取り付けられた後、同艇にえい航されて西宮市甲子園浜岸壁の南東方沖約５０ｍ手前に来たところでセンターキールが着底し、マストトップのみが僅かに海上に露出し

	た状態となった。 本船は、後日引き揚げられて解体された。 (4) 安全管理 ① ふだんの安全管理の状況 ａ 安全管理の主体 出航可否の判断について、セーリング部の部長等上級生の部員が‘出艇基準等安全マニュアル’（以下「安全マニュアル」という。）に基づき決定し、出艇申告を部員及び顧問に伝えることとなっていたが、決定の責任者は、基本的に学生である現場責任者とされていた。 現場責任者は部長であり、部長が不在の場合は、主務、副部長及び船長が決定の責任者になっていた。 セーリング部の部員は、各人が気象情報を共有していたものの、注意報の意味や天気概況の理解も不十分で、突風が発生する可能性を十分に認識していなかった。 本事故当日に乗船していた乗員は、全員大学に入学してからクルーザーの乗船を始めており、乗員Ａ$_5$を除き経験は３年未満であった。 ｂ 安全管理の状況 安全マニュアルは、セーリング部が策定し、部内で管理、運用していた。 Ａ大学は、顧問を置いて運営規約を策定する等一定の要件を満たせば、学生の自治活動としてのクラブを認め、大学施設の使用を認めていたが、安全指導等は積極的に行っていなかった。 顧問は、大学とクラブの調整役という立場であり、活動自体に直接関与していなかった。 出艇基準は、安全マニュアルに次のとおり規定されていた。 ・*海の安全情報*[*1]*の神戸第二信号所及び須磨ヨットハーバーにおいては明石海峡航路中央ＡＩＳ信号所、新西宮ヨットハーバーにおいては大阪灯台において、共に平均風速１０m/s 以下で出艇すること* ・*波高１．５m以下（ナウファスの神戸港の現在時刻を参照）で出艇すること* ・*２０００m以上（深江ポンドから六甲アイランドの北側、新西宮ヨットハーバーから六港アイランドフェリー乗り場、須磨ヨットハーバーから海釣り公園）の視界が取れて*

*1 海上保安庁のウェブサイト「海の安全情報」URL https://www6.kaiho.mlit.go.jp/

	いること *・出艇後に風速、または波高、視界が基準より上回っている場合、ただちに帰港すること* ｃ　阪神港長宛て提出の行事許可申請書 港内にブイ等を設置して練習をする場合、阪神港長宛てに行事許可申請書を提出していた。申請書に記載された出艇基準は安全マニュアルに記載のとおりであった。 ｄ　警戒体制 Ａ大学は、練習時には警戒艇を配置し、船長のほか１人以上の警戒要員を乗船させることとしていた。 警戒艇を使用しない場合は、クルーザーの１隻を警戒艇として運用するが、この場合、帆を使用せず機走で使用することとしていた。 ②　事故当日の安全管理の状況 ａ　出艇基準の緩和 事故当日の練習は、ANIORU’S CUP（日本学生外洋ヨット選手権、令和８年２月２０日～２３日開催）に向けてのものであった。 ANIORU’S CUP では、風速１３m/s 程度の風でレースが行われていたので、令和７年１０月のセーリング部の役員会議において、安全を考慮せず、同大会の練習の際は風速１３m/s 程度まで出艇可能と定められた。 なお、この要件については、顧問も知らず、阪神港長宛てに提出した行事許可申請書にも反映されていなかった。 ｂ　救命胴衣等の安全装備状況 セーリング部は、安全マニュアルで救命胴衣を着用することを定めており、本事故当時、本船及びＢ船の乗員全員が、オイルスキン（マリンスポーツ向けに設計された防水性の衣服）の上に救命胴衣を着用していた。 （付図１　事故発生海域図、写真１　本船と同型船　参照）
分析	(1)　出航基準順守の妥当性 セーリング部の主将等上級生の部員は、気象情報が令和７年１２月の役員会議で決定された出艇基準を満たしていることを確認したが、注意報の意味や天気概況の理解が不十分で、突風が発生する可能性を十分に認識していなかったことから、出航を決断したものと考えられる。 (2)　出航判断の妥当性 セーリング部の部員は、参加を予定していた ANIORU’S CUP では、過去に風速１３m/s 程度の風でレースが行われていたことから、令和７年１０月のセーリング部の学生のみの役員会議におい

	て、安全を考慮せず、同大会の練習の際は風速１３m/s 程度まで出艇可能と定めたものと考えられる。 ⑶　乗船者の技量 本事故当日に乗船していた乗員は、全員大学に入学してからクルーザーの乗船を始めており、乗員Ａ５を除き経験は３年未満であったことから、本船は、突風を受けて操船不能となり、転覆したものと考えられる。 本船は、強風の状況下、転覆後に乗員によって引き起こされたことから、本船の乗員は復原する技量を兼ね備えていたものと考えられる。 ⑷　安全対策 ①　救助艇数の決定手順 練習に警戒艇を参加させなかった場合、帆を畳んだクルーザー１隻を機走させ、警戒艇として運用することになっていたが、練習に参加した２隻とも帆走を行っていたことから、警戒体制がとられていなかったものと考えられる。 ②　救助能力 Ｂ船の乗員は、Ａ船の乗員全員をＢ船に揚収することができたことから、落水者を安全に救助できる技術を有していたものと考えられる。 ③　安全マニュアル Ａ大学は、運用規程等一定の要件を満たしたものをクラブとして認めて大学施設の使用を許可するのみで、クラブの運営及び安全を管理するマニュアルの作成及び運用に関与していなかったことから、実質的な安全指導を行っていなかったものと考えられる。 ⑴～⑷から、本船及びＢ船は、荒天時に出航し、本船が転覆したものと考えられる。
原因	本事故は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、セーリング部が西宮浜南西方沖において海上練習を実施したため、本船が、突風を受けて操船不能となり、転覆したものと考えられる。
再発防止策	本事故後、Ａ大学は、再発防止のために次のことを行った。 ・セーリング部は、再発防止対策を検討して、安全マニュアルの見直しを行い、同マニュアルが大学の了承を得るまで出艇禁止とした。 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。 ・大学のセーリング部は、安全マニュアルで次の事項を定め、各事項の責任の所在を明らかにするとともに必要に応じて適切に改定すること。

	(1)　セーリング部は、安全マニュアルを遵守し、内容を変更する場合は、専門家の知見を得て変更すること。 (2)　セーリング部は、陸上に気象情報を収集する部員を配置し、気象等が悪化する情報を入手した際、警戒艇に連絡し、責任者が練習中止の判断を迅速に行うこと。 (3)　セーリング部員は、天気図等、気象情報を適切に理解し、出艇の判断の基準を明確化し、責任者が出艇の可否の決定を慎重に行うこと。 (4)　セーリング部員の技量及び教育記録を策定の上適正に把握し、気象条件による出艇資格者の明確化を行うこと。 (5)　行事許可申請書等で出艇条件等運用条件が変更になった場合は、必ず担当部署に変更届を提出すること。

付図１　事故発生海域図

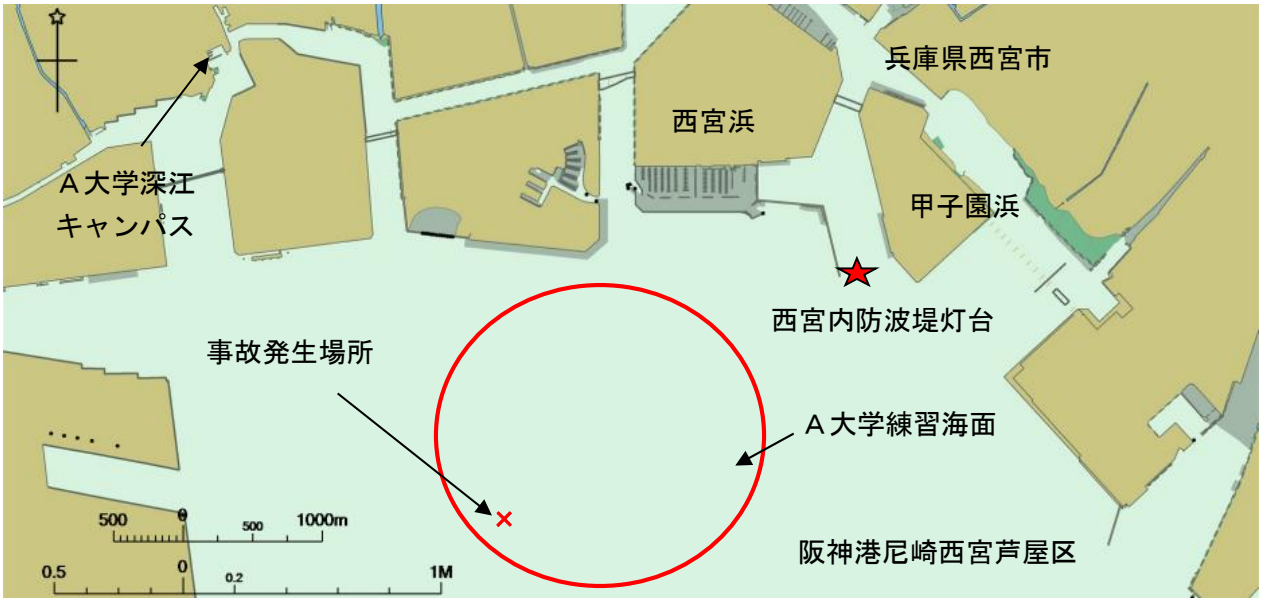

写真１　本船と同型船