

船舶インシデント調査報告書

平成24年9月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（舵脱落）
発生日時	平成24年5月1日（火） 20時47分ごろ
発生場所	高知県室戸市室戸岬南方沖 室戸岬灯台から真方位174° 113海里付近 （概位 北緯31° 22.7′ 東経134° 23.4′）
インシデント調査の経過	平成24年5月7日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。また、平成24年7月2日、地方事故調査官を追加指名した。 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	ヨット ^{あまどり} 朝鳥、8.5トン 240-43595愛知、個人所有 11.83m (Lr) × 3.84m × 1.63m、FRP ディーゼル機関、33.83kW、平成9年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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 昭和54年3月23日 免許証交付日 平成20年3月14日 （平成25年3月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	舵軸が折損して舵が脱落
インシデントの経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、沖縄-東海ヨットレース2012に参加し、スタート地点である沖縄県宜野湾市のマリーナを平成24年4月29日12時00分ごろ出発してゴール地点である愛知県蒲郡市のマリーナに向かった。 本船は、スタート後から、約9～20m/sの南～東南東風及び大きな波を受けて帆走した。 本船は、室戸岬南方沖において、右舷前方から東南東風を受け、クローズリーチ（風上へ進行する際の進行可能な限界角度で帆走する状態「クローズホールド」と真横から風を受けて帆走する状態「アビーム」との中間の状態を帆走すること）として進路約045～050°（真方位）及び速力約8～9.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で帆走中、船長が、船内で作業をしていたとき、操舵輪により

	<p>操舵中の乗組員から舵が効かないとの連絡を受けて操船を代わったところ、一旦は操舵が可能となったが、更に風が強くなり、5月1日20時47分ごろ操舵ができなくなった。</p> <p>船長は、乗組員と共に船内を確認したのち、トランサムからステップを下ろして海中に手と足を入れて舵の有無を確認したところ、舵が脱落していることに気付いた。</p> <p>船長は、レース本部に衛星携帯電話でリタイアを告げたのち、非常用の舵と主機を使用すれば自力で最寄りの泊地まで航行できると考え、メインセール及びジブを下ろして主機を使用し、速力約4knで機走した。</p> <p>船長は、陸上でサポートをする知人に衛星携帯電話で何度か連絡を取るうち、低気圧が接近している情報を入手したので、遭難の危険を感じて航行を断念し、翌2日13時ごろ知人に118番通報を依頼した。</p> <p>本船は、来援した巡視船と18時55分ごろに会合し、巡視船に和歌山県串本町潮岬付近までえい航されたのち、船長が救助依頼していた知人の船に引き継がれて蒲郡市のマリーナに帰港した。</p> <p>船長は、帰港後、本船を陸揚げした際、ステンレス製の舵軸が折れて舵がないことを認めた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風速 約10～13m/s 海象：波高 約1.8～2.5m、潮流 東流約1kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長及び乗組員は、デッキ上では全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本船のメンテナンスを自らが行き、舵に関しては、レースに出場する都度、動き具合を確認していた。</p> <p>本船は、約4年前にメルボルン～大阪間のヨットレースに参加した際、メルボルンにおいて舵を抜いて点検し、舵軸に異常がないことを確認していた。</p> <p>船長は、外洋ヨットでの航行経験が約35年あり、ヨットレースには7回参加していた。また、本船の乗船経験は50回以上あった。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、風速約10～13m/sの東南東の風が吹く状況で室戸岬南方沖を帆走により北東進中、舵軸が折れて舵が脱落したことから、操舵することができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、非常用の舵と主機を使用して自力で航行していたが、遭難する危険を感じて航行を断念したものと考えられる。</p> <p>本船は、舵軸に亀裂が生じたことにより折れ、舵が脱落したものと考えられるが、亀裂が生じた状況については明らかにすることはでき</p>

	なかった。
原因	本インシデントは、夜間、本船が、風速約10～13m/sの東南東の風が吹く状況で室戸岬南方沖を帆走により北東進中、舵軸が折れて舵が脱落したため、操舵することができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	<p>今後の同種事故等による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"> ・ 舵が脱落して操舵ができなくなった場合、天候の悪化によって遭難する虞があるので、早めに救助を要請すること。