

## 船舶インシデント調査報告書

平成26年6月5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（絡索）
発生日時	平成25年12月20日（金） 06時00分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬南東方沖 潮岬灯台から真方位149° 165海里付近 （概位 北緯31° 06.3′ 東経137° 24.8′）
インシデント調査の経過	平成25年12月20日、本インシデント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。
<b>事実情報</b> 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 瑞風 <sup>みずかぜ</sup> 、4.10トン 280-42653 静岡、個人所有 8.55m (Lr) × 3.09m × 1.35m、FRP ディーゼル機関、14.70kW、平成20年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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11年4月30日 免許証交付日 平成21年1月30日 （平成26年4月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、南太平洋の巡航を終え、東京都小笠原村二見港<sup>ふたみ</sup>へ寄港して入国手続きを済ませた後、二見港から和歌山県日高町阿尾漁港<sup>あお</sup>へ向けて航行中、低気圧に遭遇し、ジブセイルを荒天用のストームインナージブへ取り替え、メインセイルを2ポイントリーフと呼称される形に縮めて面積を半分程度にしたものの、各セイルの後縁部が破れた。</p> <p>船長は、ストームインナージブを前部甲板へ、メインセイルをブームへそれぞれロープで固縛し、残った燃料油により、目的地まで航行できると思い、平成25年12月20日00時00分ごろ機走に切り替えて航行した。</p> <p>本船は、各セイルが破れた部位に風をはらんで緩んでいたところ、03時00分ごろ、ブームの高さを超える波が打ち込み、セイルの固縛が解け、各セイルが右舷から流出して海面下に垂れ下がる状況とな</p>

	<p>った。</p> <p>本船は、船長が、操舵席で操舵に就き、手動操舵により、潮岬南東方沖を速力約4ノットで北西進中、06時00分ごろ、船尾付近から振動及び異音を発し、主機が停止した。</p> <p>船長は、日出後、素潜りで推進器周辺を見たところ、セールが推進軸に絡んでいたため、同軸を逆回転して外そうとしたが、外れなかった。</p> <p>船長は、自力航行を断念し、09時32分ごろ小型船舶用の極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置（以下「EPIRB」という。）のスイッチを1回入れた。</p> <p>海上保安庁は、EPIRBを受信したアメリカ合衆国沿岸警備隊からの連絡を受け、航空機及び巡視船を出動させ、航空機がEPIRB発信位置で本船を発見した。</p> <p>巡視船は、20日23時55分ごろEPIRB発信位置へ到着したが、本船を発見できなかった。</p> <p>海上保安庁は、21日に巡視船及び航空機による捜索を行ったが、本船の発見に至らず、海上自衛隊へ災害派遣要請を行い、海上保安庁の航空機及び巡視船並びに海上自衛隊の航空機が22日に終日の捜索を行った。</p> <p>本船は、23日05時56分ごろ再びEPIRBを発信し、海上保安庁が受信した。</p> <p>本船は、来援した海上自衛隊航空機によって発見され、船長が08時29分ごろ現場に到着した巡視船に収容された。</p> <p>本船は、荒天のため、えい航困難と判断されて船体が放棄された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約30m/s、視程 約20km</p> <p>海象：波高 約3m</p> <p>日出時刻：06時44分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船体中央部にマスト1本、マストの船首側にジブセール、マストの船尾側にメインセールを備えたヨットであり、自動操舵装置、船首方位と風向とを任意の角度に保持する機能を持つウインドベーン、EPIRB、キャビン内にGPSプロッター等を装備していた。</p> <p>船長は、帆走中、ウインドベーンを活用してキャビン内で休息し、2時間に1回、船位、船首方位及び各セールの損傷の有無等の帆走状態の確認を行っていた。</p> <p>船長は、機走に切り替えた後、波浪の影響が大きく自動操舵は行えないと判断して手動操舵で航行し、本インシデント発生時までの約6時間にわたり、休息していなかった。</p> <p>船長は、絡索した経験があり、海面下にロープ等があれば、推進器に絡んで運航不能になる可能性があることを知っていたが、本インシ</p>

	<p>デント当時、疲労しており、そのことに気付かなかった。</p> <p>船長は、本インシデントの約5年前に定年を迎えてから本格的にヨットを始め、年間約200日の国内航海の経験を有していたが、遠洋航海は初めてであった。</p> <p>本船は、気象情報の入手手段として携帯電話及び気圧計を装備していたが、携帯電話サービスエリア外において、最新気象情報を入手可能な衛星経由のインターネット環境を整備していなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、潮岬南東方沖を機走で北西進中、破れて固縛されていた各セールが、波が打ち込み、右舷から流出して海面下に垂れ下がり、推進軸に絡んだことから、推進器が使用できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が潮岬南東方沖を機走で北西進中、破れて固縛されていた各セールが、波が打ち込み、右舷から流出して海面下に垂れ下がり、推進軸に絡んだため、推進器が使用できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 気象情報の入手手段を確保すること。</li> <li>・ 推進器周辺に異物がある状態で推進器を使用しないこと。</li> </ul>