

船舶インシデント調査報告書

令和5年2月8日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（折損したマストの底触）
発生日時	令和3年9月25日 13時55分ごろ
発生場所	福岡県糸島市岐志漁港南西方沖 岐志港西防波堤灯台から真方位235° 880m付近 （概位 北緯33° 34.0′ 東経130° 06.7′）
インシデントの概要	プレジャーヨットこがね丸Ⅱは、帆走中にマストが倒れ、機走して北東進中、折損したマストが底触して運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年10月7日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーヨット こがね丸Ⅱ、5トン未満（長さ8.55m）
船舶番号、船舶所有者等	271-9126福岡、個人所有、昭和54年3月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
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1m、潮汐 下げ潮の初期
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、糸島市姫島を帆走して周回する目的で、セールを左舷方に開いて北西進中、アルミニウム製のマストを支える6本のステイ（直径6mmのステンレスワイヤ）のうち、右舷側ステイの‘船体と接続する金具’（以下「本件金具」という。）が破断し、マストが倒れて折損した。</p> <p>本船は、船長が乗組員と共にマストを引き上げようとしたが上げられず、残りのステイにより折損したマストを船体から海中に吊り下げた状態で機走した。</p> <p>本船は、岐志漁港へ向けて北東進中、水深が浅くなってマストが底触し、運航不能となった。</p> <p>船長は、漁業協同組合に連絡し、来援した水難救済会所属の漁船により、マスト等を引き上げた状態でえい航され、岐志漁港に入港した。</p> <p>船長は、平成14年12月に本船を中古で購入後、本インシデントの3～4年前に染色浸透液を吹きかけてステイ等の傷の有無を確かめたが異常を認めていなかった。</p> <p>船長は、フルセールとして帆走中でステイに最も力が加わり、本件金具が金属疲労による経年劣化で破断したのではないかと思った。</p> <p>修理業者は、本件金具のメーカーが分からなかったが、破断面を確認して水分浸入による電食の状況を認めなかった。</p>

	<p>船長は、本インシデント時、平素の本船使用時と同様に目視及び触手でステイ等を点検し、本件金具が破断するとは思わず、使用には問題ないと判断して出帆したが、古いヨットなので時期を見て全てのステイを交換すべきだったと本インシデント後に思った。</p> <p>船長及び乗組員は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>本船は、少なくとも19年以上ステイの交換が行われていなかった中、帆走して北西進していたときに右舷側ステイの本件金具が経年劣化で破断してマストが倒れ、残ったステイにより折損したマストを船体から海中に吊り下げた状態で機走したことから、北東進中、マストが底触して運航不能となったものと推定される。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が少なくとも19年以上ステイの交換が行われていなかった中、帆走して北西進していたときに右舷側ステイの本件金具が経年劣化で破断してマストが倒れ、残ったステイにより折損したマストを船体から海中に吊り下げた状態で機走したため、北東進中、マストが底触したことにより発生したものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型ヨットの船長は、マストが倒れて折損し、マストの引き上げが困難な場合、無理に機走せずに、早めに救助を要請すること。 ・ 船長は、ヨットを中古で購入後、船齢が高い場合、ステイ等について定期的に点検を行うとともに、長年使用しているものは早めに交換すること。