

2012年11月23日 艇体放棄 報告書

新潟大学学友会ヨット部 主将：島田 高志

- 1、事故内容 艇体放棄によるヨットの座礁、大破
- 2、発生日時 2012年11月23日（金） 14：30頃
- 3、発生場所 新潟市中央区関屋浜 新潟大学ヨット部部室前テトラ付近
- 4、出艇状況

レスキュー艇「朱鷺」 定員8名
船長：A(2回生)
運転：B(2回生)
乗員：C(3回生) D(2回生) E(1回生)
F(1回生) G(1回生)

ヨット SNIPE 級
27709 艇：H(2回生) I(1回生)
29202 艇：J(2回生) K(3回生)
28339 艇：L(2回生) M(2回生)

ヨット 470 級
3532 艇：N(山形県連) O(1回生)

陸上(部室)
P(3回生) Q(2回生) R(2回生)
S(2回生) T(1回生) U(1回生)
V(1回生) W(1回生) X(1回生)
Y(1回生) Z(1回生) ε(1回生)
φ(1回生) Ω(1回生) ρ(1回生)
ε(1回生) o(1回生) δ(1回生)
γ(1回生)

5、事故発生状況

①天気

気象台 11:00 天気 : 昼過ぎから夕方曇り、ところにより昼前まで雷 風 : 南西の風後北の風やや強く 波 : 2.0mのち2.5m 注意報 : 波浪 (注意期間: 夜遅くから 24 日明け方)
灯台の気象 12:25 舢倉島 風向:北 風速:13m/s 気圧 1010hPa 波高 1.9m 沢崎鼻 風向:北 風速:14m/s 弾崎 風向:北 風速:13m/s 気圧 1010hPa
灯台の気象 12:55 舢倉島 風向:北 風速:13m/s 気圧 1010hPa 波高 1.8m 沢崎鼻 風向:北 風速:13m/s 弾崎 風向:北 風速:13m/s 気圧 1010hPa
灯台の気象 13:25 舢倉島 風向:北 風速:11m/s 気圧 1011hPa 波高 1.9m 沢崎鼻 風向:北 風速:14m/s 弾崎 風向:北 風速:12m/s 気圧 1010hPa
灯台の気象 13:55 舢倉島 風向:北 風速:12m/s 気圧 1011hPa 波高 2.0m 沢崎鼻 風向:北 風速:13m/s 弾崎 風向:北 風速:12m/s 気圧 1010hPa

②乗員

部員全員が死傷、負傷なしで無事に帰還した。

③事故発生状況詳細

午前は通常どおり気象状況等を確認の上練習を行った。風速が落ち(0~1m/s)、波が高くなったため、テトラ内での練習へ移行した。午前は問題なく練習を終了した。

午後の出艇前の段階では波が落ち、風速 4m/s 程度吹いていた。この段階で、気象台の情報から波浪注意報が発令されたことを把握した。しかし、注意期間が夜遅くから翌日明け方だったため、沖へ出艇することを決めた。風速も上がる予報であったが、注意報等は発令されていなかった。以上の情報から安全を確保するため片クラスでの練習を決定した。13:10 スナイプ級の 27709 艇、29202 艇、28339 艇の 3 艇が出艇した。出艇後の実測では、平均 4m/s、最大 6.0m/s 程度であった。この時点で急激な天候の変化はないと考え、さらに 470 級 1 艇の出艇を決めた。13:45 頃 3532 艇が出艇した。

次第に風速と波が上がってきた。14:00 頃 27709 艇が完沈した(完沈防止黒球を付けていたが、半沈状態でデッキ側からセンターボードに乗ろうとしたためである)。完沈した際、センターボードを上げるのに手間取り、沈からの復帰に時間がかかった。14:10 頃 27709 艇が沈から復帰した。この時、波がさらに上がり、また、部室からテトラポッド入り口の波が巻き始めた情報が入ったことから、14:10 レスキュー艇で着艇の指示を出した。レスキュー艇は沈起こしに付いていたため、他の 3 艇と離れていた。そのため断続的な音響(笛)と共に緊急着艇の合図を掲示した。

14:20 先にレスキュー艇は 27709 艇を除く 3 艇のテトラポッド内への進入を見届け、その後 27709 艇の着艇を風上側から監視していた。27709 艇が着艇に向かう際、ジャイブによる方向転換が危険と判断し、テトラポッドから 30m 程度の位置でタックによる方向転換を行った。タック後船の艇速が減少し、横波を受け風下へ流された。そのままテトラポッドから 5m 程度の位置で沈をした(なお先ほどの沈の影響でデッキ内に海水が大量に入っていた状態であった)。

14:25 頃事故発生。後ろから着艇を監視していたレスキュー艇がすぐに救助に向かった。27709 艇をテトラポッドから離すためロープで引っ張ろうと一度は試みたが、レスキュー艇がテトラポッドに衝突する可能性があったため、危険と判断し、27709 艇を艇体放棄した。この間に 27709 艇の乗員 2 名はテトラポッド上へ自力で移動した。レスキュー艇から 27709 艇の乗員の安全を口頭によって確認した。

レスキュー艇は避難した 27709 艇の乗員 2 人を安全に救助するためにレスキュー艇の乗員交代をすべきと判断し、一度着艇した。これによりレスキュー艇の乗員は、船長:K、運転:L、乗員:C、Dとなった。この間、島田がレスキュー艇上から 27709 艇の乗員の確認を続けていた。時間は 2 分程度であった。14:30 頃テトラポッド風下側からレスキュー艇バウ側から接近し、避難した 2 名を救助した。

なお、この時レスキュー艇のシフトレバーを後進方向へ入れたが回転音、エンジン音が

おかしく、後進へ入らなかった。一度目のテトラポッド付近への救助を試みた時点で、ギヤが入りづらい状態であった。以上のことから、救助等の際にバックギヤの負荷が大きく推進系統の一部が故障したことが考えられる。

14:35 頃全部員着艇完了した。

陸上での対応

14:40 頃に海上保安庁に部室の固定電話から連絡をしようと試みたが通じなかった。その後、δ携帯電話からかけなおし、事故の連絡を行った。(救助要請ではない)

14:54 新潟大学守衛室に連絡を入れたが、直接学生係長へ連絡した。

この間に 27709 艇は波でテトラポッドに打ちつけられ、大破していた。そのため、自力で 27709 艇を回収するのは危険と判断し、浜に打ち上げられた破片を回収した。

15:30 から新潟海上保安部からの取調べを受けた。

15:40 学生支援課長西川氏到着。

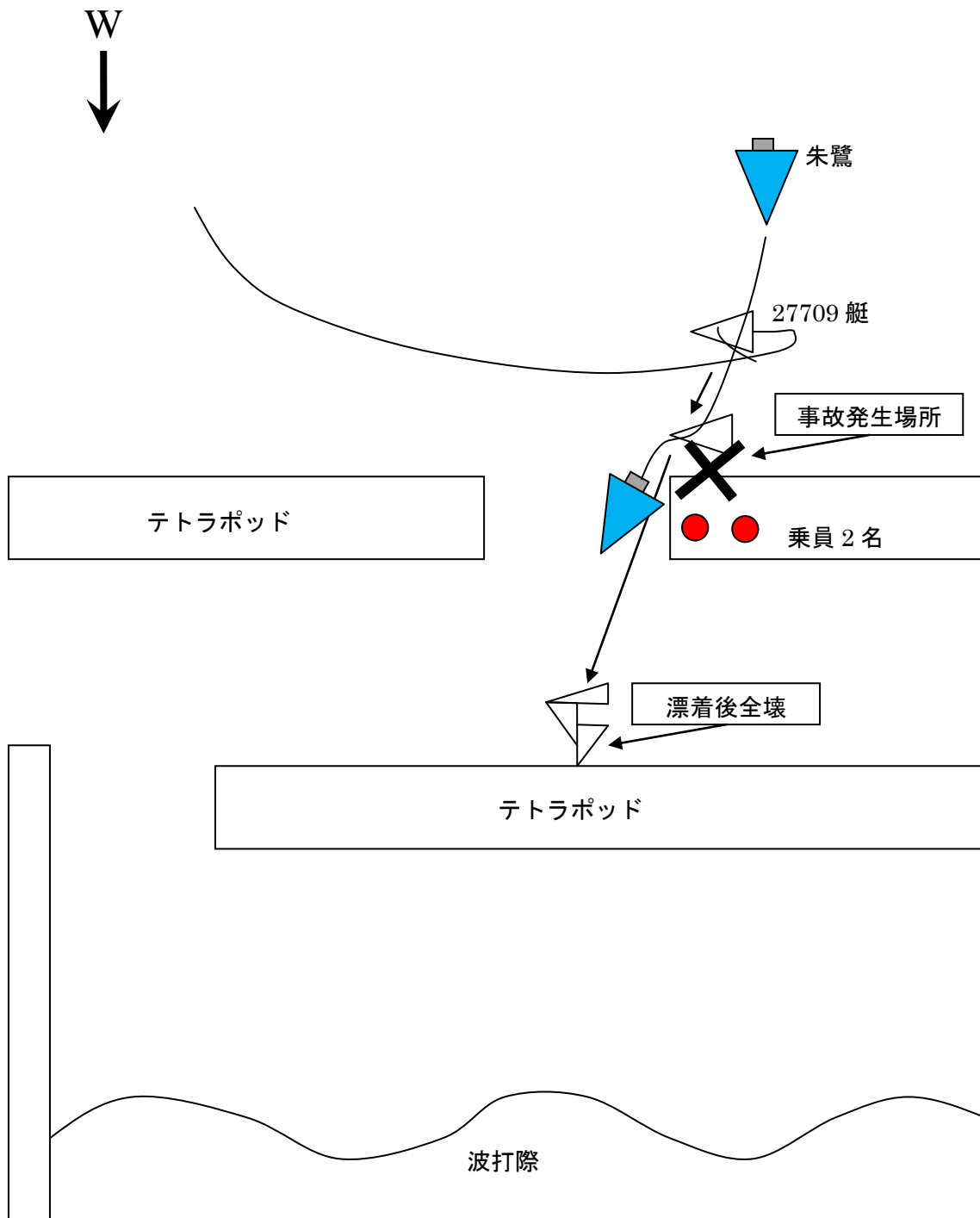
16:10 学生支援課学生係長石田氏到着。

16:40 新潟海上保安部、学生支援課長、学生支援課学生係長が帰られた。

16:50 部員でミーティングを行い、事故の事実確認、再発防止策等を話し合った。

17:30 解散

18:00 幹部でミーティングを行った。その後、OB、OG、関係者への電話連絡、事故報告書作製、安全管理マニュアル改訂を行った。



6、艇体放棄による損害

ヨット スナイプ級

「27709 艇」

普段の出着艇場所の海側のテトラポッドに引っかかった後、波と風により内側のテトラポッドに漂着し全壊した。漂着した破片は回収したが、レスキュー艇での回収は危険と判断したため、残りは後日改めて回収する。

損害：

全壊 ・艇体 1 艇 ・マスト ・ブーム ・ランチャーポール ・コンパス
・セール 1 セット ・バテン 1 セット ・スポンジ 1 個 ・黒球
喪失 ・センターボード ・アンカー ・アンカーロープ ・バウライン
損傷 ・ラダー ・ティラー一式 ・パドル

レスキュー艇

「朱鷺」 (VSR 5.8R) 定員 8 名

- ・船外機(YAMAHA 製 60 馬力) プロペラの損傷 (要交換)
- ・ハルの損傷

7、事故原因

- ①テトラポッド付近での動作をしたことによる沈。
- ②風の強さ、レスキュー艇の数に対してヨットの数が多かった。
- ③波、うねりに対し、安全が確保できる出着艇場所が確保できていない。

「原因に対する改善策」

- ① テトラポット付近では最低限の動作のみ行うこと、またコース変更を最小限に留め、出着艇するコースを取ることを徹底する。※安全管理マニュアルの改訂をする。
- ② 風が強い時、または強くなることが予想される時は、安全に練習できるよう、また有事の際に確実に救助出来るようレスキュー艇、ヨットの配艇を考える。(例 レスキュー艇 1 艇につきヨットは 2 艇とする。レスキュー艇の乗員には交代可能な者を多く乗せ、ヨットの乗員は全員上回生とする。)
- ③ 光海亭前のテトラの入り口から着艇するなど、より安全な着艇方法の確立。
現在出艇している部室前以外では水深が非常に浅くなっており、座礁、ヨット・レスキュー艇の損傷の恐れがある。そのため、緊急時のみでも待機、あるいは一時着艇できる場所の確保ができないか、水深の調査を行う。
- ④ マニュアルの改正、読み合わせを行う。
突風など一時的な悪天候などは海上でセールドアウンシアンカリングを行い、人だけ着艇

すること。また波が今後さらに上がることが予想される場合などは一度防波堤内へ入り状況把握、別の場所からの着艇等も検討する内容を付け加える。

⑤ 天気の見直し

現在は毎年気象講習会の受講のみであるが、座学でも取り入れていくことを検討する。観天望気の見直しをする。

北から西の風の場合は、「岬の風」に注意する。(例 「弾崎」で観測された風は、ホームページ上の情報が更新されてから 30 分程度で新潟市沿岸に到達することがある。)

8、今後の対応

- ・ 全損した 27709 艇の未回収の部品、スパー類の回収
- ・ マーク（練習用浮標）の回収
- ・ OB・OG 及び関係者へ随時事故報告を行い、最終的な事故報告書を送付する。
- ・ 破片、部品の回収が完了したら学務部学生支援課、新潟海上保安部へ報告を行う。
- ・ 学生支援課に事故報告書、改正した安全管理マニュアルを提出する。
- ・ レスキュー艇の船外機及びハルの修繕、後進ができなくなった原因の追及、及び対応
- ・ 保険の適用の確認（レスキュー艇）

※ヨットは全て大学所有とし、大学で保険に入っていたが、今回全損したスナイプ級 27709 艇は計測証明書記載の所有者の移行ができておらず、保険に入っていなかった。

9、事後の処理及び、報告

11 月 23 日(金)

- ・ 事故当日、海上保安庁からの取調べ、新潟大学学生課の職員への事情説明を行った。
- ・ 浜に流れ着いた艇の破片の大部分を回収した。残りの破片と、テトラポッド付近の部品、スパー類、マークは後日回収する。

11 月 24 日(土)

- ・ 安全管理マニュアルの改正を行い、部員全員で改正箇所の読み合わせ、確認を行った。
- ・ OB 諸氏に対し、今回の事故の説明会を行った。

11 月 28 日(水)

- ・ レスキュー艇「朱鷺」を「タカハシ新潟万代マリーナ」様に運送した。船外機を見て頂いた。(修理費は約 6 万円)

11月29日(木)

- ・ 新潟大学学生支援課の方に事故の報告を行った。

11月30日(金)

- ・ マークを1個回収した。ロープ、アンカーは紛失。残り2つのマークは確認したが、回収できなかった。

12月2日(日)

- ・ 再度部員でミーティングを行い、事故の原因、今後の改善策などについて話し合った。この結果を基に、事故報告書、安全管理マニュアルを改訂した。

12月3日(月)

- ・ 未回収であったマーク2個、艇体の一部(マスト半分、ブーム、ロープ類)を回収した。マークのロープ、アンカーは紛失。作業の前後に海上保安庁、学生支援課へ報告した。
- ・ マストの残り半分とセンターボードがテトラポッドの間にあることを確認した。日を改めて回収作業を行う。

12月5日(水)

- ・ ヨット部顧問吉村宣彦氏に事故の報告を行った。

12月9日(日)15:19 現在