



JSAF 外洋安全委員会御中

2013 年 12 月 13 日
東京ヨットクラブ
会長 小島 正和

2013 年 10 月 27 日東京ヨットクラブレース(以下 TYC)2013 第 9 戦で事故に関し、下記に事故状況について報告させていただきます。

【事故報告】

● 事故概要

2013 年 10 月 27 日（日）に開催された TYC 第 9 戦において、下記 A、B の 2 つの事故が発生。

A) ヨット VEGAMIII 乗組員の落水死亡事故

B) ヨット Blue Peter の浸水沈没事故

◇ 当日の海況・レース艇参加状況

- ・ 風：18kt～28kt 320° 波高：0.7m 天候：晴
- ・ 参加艇 24 艇（スタートはレースクラス AB12 艇が 10：30、レースクラス C とクルージングクラス 12 艇が 10：40

【事故 A】（添付 1：レース航跡参照）

事故発生日時： 2013 年 10 月 27 日（日） 午前 10 時 55 分頃

事故場所： 東京都江東区若洲沖海上

事故内容：

10:40 のクルージングクラス・レースクラス C 計 12 艇のスタート後、最初のマーク回航手前にてクルーザーヨット「VEGAMIII」（以下甲という）の左舷船尾側中央より後ろ側にクルーザーヨット「Twilight」（以下乙という）の船首部分が接触。（10：55 頃）

衝突により甲の左舷船尾パルピット（ステンレスパイプでできたライフライン取り付け金具）が破損して、当該箇所に座っていた甲乗組の佐々木俊治氏が落水。佐々木俊治氏は膨張式ライフベストを装着しており、正常に作動していた。

ただちに甲及び乙により救助作業が行われ、同日 11 時 5 分頃、乙に引き上げられる。

その後モーターボート キャサリン（警戒艇）に乙より移され（11 時 25 分頃）、最寄りの若洲ヨットハーバーへ搬送される（若洲到着 11 時 35 分頃）

連絡を受け待機していた救急車にて墨東病院に搬送される（11 時 47 分）、同日午後 12 時 38 分に病院にて死亡が確認される。（死亡時間は検案書より）



【事故 B】 (添付 1 : レース航跡参照)

事故発生日時 : 2013 年 10 月 27 日 (日) 午前 11 時 20 分頃

事故場所 : 東京都江東区若洲沖海上

事故内容 :

クルージングクラス Blue Peter(以下丙) 10 : 40 にメインセール 1 ポイントリーフでスタート。

スタート～第 1 上マーク : スターボードロング、マーク手前でベア、その後ジャイブ～タックでマーク回航。特に異常なし。(上マーク回航推定時間 : 10 時 55 分頃)

第 1 上マーク～第 1 下マーク : 安定したポートタック。下マーク回航時のタックで艇の重さを感じる。(下マーク回航推定時間 : 11 時 10 分頃)

第 1 下マーク～第 2 上マーク : スターボードの上りで艇の沈下に気づく (左舷デッキ側に海水が洗っている)。上マーク 200m 手前のタックで艇が回らず風位に立った時点で停止。艇キャビン内の水圧でロッカー蓋が上がり、艇内確認したところ床上 70cm まで水没。

艇放棄 (ライフベスト装着) : すぐに付近を航行中の S 艇に救助を要請。水没後 S 艇のライフスリングを利用しスイミングラダーから乗艇。(沈没推定時間 : 11 時 30 分頃)

連絡 : 救助完了後一度本部に連絡試みるも連絡とれず。レース継続、フィニッシュ後に再度連絡。艇体放棄と乗員救助を連絡とれる。

浸水原因 : 今回はっきりしているのは波等の打ち込みによる上部からの浸水ではなく、キャビン側からの浸水であるが、艇内浸水の経路・原因は不明。後日艇引き揚げての確認もハル(艇体)には異常なし。スルハル開口部はマリンエアコン吸排水口・電動ビルジ排水口・手動ビルジ排水口・エンジン冷却水排水口・コックピット床の排水口だがどこから侵入したかの検証不可であったとのこと。

なお、艇対策としては手動ビルジ排水口に開閉バルブ設置に加えて、電動大型ビルジポンプ及び警告ランプの追加、ロッカー水密化・浮力体(発泡スチロール)充填等予定。さらに無線・個人装備等も検討追加とのこと。

2014年1月10日
JSAF外洋安全委員会

東京ヨットクラブ事故報告に関する
外洋安全委員会メモ

- ・東京ヨットクラブより2013年10月27日のヨットレース中に発生した事故に関して報告書が届いた。
- ・報告書の日付は2013年12月13日となっておりますが、外洋安全委員会に届いたのは2014年1月5日。
- ・事故報告に対して取り急ぎメールでの質問を行った回答が以下。
- ・なお、事故Aに関しては事故状況の再調査を要求。

【事故A】に関して

Q1. 甲艇および乙艇の艇種・全長は？

A1. 甲艇：艇種 オカザキ401 全長 40 f t
乙艇：艇種 ヤマハ28S 全長 28 f t

Q2. 甲艇および乙艇の乗員数は？

A1. 甲艇：7名、乙艇：5名

Q3. 甲艇および乙艇の参加クラスは？

A3. どちらもクルージングクラスです

Q4. 衝突時（あるいはそこに至る直前）甲艇、乙艇のタックは？

A4. 調査中のため不明です

Q5. 衝突時の甲艇および乙艇のおおよその艇速は？（わかればおおよその風速は？）

A5. 艇速は不明、風速8m/s～12m/s

Q6. 乙艇が甲艇に衝突した理由は？ * 事故に至る一連の状況が全く書かれていません。

Q7. 死亡原因は？（溺れて窒息？衝突による傷害？その他？）

A6. 7. 現在保安部による調査中なので現時点では不明です

Q8. 具体的な救助方法をお教えてください。 * 他の乗員が飛び込んだとも聞いています。

A8. こちらも統一された情報はありません

最終的には甲艇の乗員が飛び込んで救助したようですが

【事故B】に関して

Q1. 艇種・全長は

A1. ALERION28 28 f t

Q2. 乗員数は？

A2. 2名

Q3. 参加クラスは？

A3. クルージングクラスです

【レース全体】に対して

Q1. レース公示および帆走指示書も提出ください

A1. レース公示

http://tyc-racing.org/race/pdf/tyc_race_announce2013.pdf

帆走指示書

<http://www.tyc.gr.jp/activities/race2013/hansou2013.pdf>

Q2. レース組織（レース委員長・レースオフィサーなど）お教えてください

A1. レース委員長：山本人一、レースオフィサー：小島正和、プロテスト委員長：高橋弘

Q3. レース開催規準お教えてください（無ければ無いという回答）

A3. ”保安庁への作業届で風速15m以上、波高1m以上、視界1000m以下”となっており、当日はどれも基準以下でした

以上