

いちご一会とちぎ国体における運営艇事故の発生について

第 77 回国民体育大会いちご一会とちぎ国体セーリング競技会は、10 月 2 日から 5 日まで、千葉市稲毛ヨットハーバーを会場に開催されました。

本大会におきまして、大会実行委員会では、多数の RIB ボートを運営艇として借り上げ、プロテストボートとして使用しておりましたが、大会 3 日目の 11 月 4 日（火）に、このうちの 1 艇がハーバー港口付近の防波堤前面の消波ブロックに打ち上げられ、大きく損傷するという重大な事故が発生しました。

この事故は、強風下で行われたレースにおいて多数の沈艇が発生したため、救助の要請を受けて、当該ボートが救助活動を行うのためヨットハーバーを出港し海上に向かおうとしていたところ、出港直後に燃料切れによりエンジンが停止し、沖からの強風とうねりにより漂流し、予備の燃料タンクへの切り替えやアンカーを打つ間もなく、消波ブロックに打ち上げられたものです。

事故の原因は、緊急の出港であったため出港前に燃料の残量確認を怠ったことにより燃料切れを起こしたものであり、予備の燃料タンクに切り替えていれば防ぐことができた事故であったと考えられます。

なお、事故の詳細は、事故報告書（詳細）に記載のとおりです。

国民体育大会において、こうした重大な運営艇事故が発生させてしまったことは誠に遺憾であり、多大なご迷惑をお掛けしましたボートの所有者である（株）HIK オフィスに対し、心よりお詫び申し上げます。

今後、国体においてこうした事故を二度と起こさないよう運営艇の乗員には注意を促すとともに、緊急時の対応等につきましても見直しを行い、徹底をさせてまいりたいと考えております。

2022 年 12 月 5 日

財団法人 日本セーリング連盟
国体委員長 黒 川 重 男

事故報告書（詳細）

1. 報告者

2. 事故発生日時

2022 年 10 月 4 日（火）16：00 ごろ

3. 事故発生場所

稲毛ヨットハーバー港口沖約 50 メートル付近

4. 事故者名

プロテストボート 2 号

操船者：

乗 員：

5. 事故の事象

- ・事故当日の海上気象は、天候晴れ、風向 210° ～220°、平均風速 17～25Kt、波高 1 m、うねり 2 m であり、稲毛ヨットハーバー港口付近では、防波堤からの返し波の影響で三角波が立っていた。
- ・事故艇となったプロテストボート 2 号（R I B ボート、以下 P B 2 号という。）は、朝からプロテスト委員 3 名が乗船し、A 海面での監視業務（オンザウォーター・ジャッジ）を行っていたが、午後からは 20 kt オーバーの強風となったため、監視業務からレスキュー業務が主体となっていた。
- ・午後から A 海面で行われた少年女子 420 級において沈艇が続出したため、乗員が艇体から離れていないか監視し、監視した 3 艇うち 2 艇は海上安全部の救助艇（海上自衛隊ゴムボート）へレスキュー作業を依頼した。
- ・そのうち 1 艇の乗員が大きく艇から離れたため、乗員の救助を行った。その後、救助艇へレスキュー作業依頼を依頼し、救助した乗員も救助艇へ移乗させた。
- ・夕刻が近くなり、RM 委員会艇に“AP 旗 + A 旗”が掲揚されたのを確認し、P B 2 号はアウト・サイドループの風上側にいたので、艇体放棄された艇がないか等の状況を確認しながら風下側へ移動し、監視が終わった後ハーバーへ向かった。
- ・ほとんど全ての運営艇が帰港しており、我々はシグナル・ボートの後から帰港し、定位置に接舷した。
- ・ハーバー内でも波が高かったため、プロテスト事務局のメンバーが「ましもやい」を取り付け係留を終了した。
- ・その後、乗員がプロテストルームに帰ったところ、事務局員から「直ちに救助活動のため出港せよ。」との指示が出された。

- ・場内放送でも B 海面でウインドワーフィン級が多数流されており、レース委員会からプロテスト委員会に対し至急の救助依頼があったものと理解した。
- ・プロテスト事務所から艇に向かう際、 から協力の申し出あり、協力をお願いした。
- ・P B 2 号が 1 番外側に係留していたので、プロテスト委員の に加え、 の 3 名が乗艇し、 が操船を行い、もやいを解き出港した。
- ・緊急事態であったことから、一刻も早く出港することに気を取られ、通常すべきである出港前の燃料の残量確認を怠ってしまった。
- ・稲毛ヨットハーバーの港口を出た 5 0 メートルのところで、大きな波を超えた際にエンジンが停止した。
- ・再起動を 3 回トライしたが、エンジンは起動しなかった。
- ・帰港途中のインフレータブルがあったので、手を振ったが気が付いてもらえず、無線でコールしても応答はなかった。
- ・アンカーを打つことも考えたが、エンジンが停止したのが港口を出て約 5 0 m のところであったため、すでに防波堤前の消波ブロック（テトラポッド）の直前にあるワイヤーを超えており、すでに手遅れの状態であった。
- ・この時点で、波高は 2 メートルほどあり、防波堤前の消波ブロックに打ち上げられることを覚悟し、バランスをとり艇の安定を第一に考えるとともに、被害を最小限に止めるため船外機をチルドアップし、打ち上げに備えた。
- ・その直後、P B 2 号は防波堤前消波ブロックの上に乗上げた。
- ・乗上げた後、「防波堤に接岸し、テトラを歩いて低いところから上陸しようか。」と乗員間で話したが、乗員が波にさらわれ、防波堤に打ち付けられるリスクがあることから断念した。
- ・岸で目撃していた人が駆けつけて、ロープを降ろしてくれたが、上がるのは不可能であった。
- ・最終的には、はしごをかけて頂き、乗員 3 名が無事上陸することができた。
- ・P B 2 号が防波堤前消波ブロックに打ち上げられた際とその後上陸するまで、乗員に怪我はなかった。
- ・エンジン停止の直接の原因としては、岸に打ち上げられ波が艇に打ち込んでいた際、エンジンに繋がれていた燃料タンクが浮上しているのを視認しており、燃料切れと推測された。
- ・消波ブロックに打ち上げられた P B 2 号は、会場にいた艇の所有者である H I K オフィスの社員により、ユニックのクレーンを使い引き上げられた。
- ・引き上げ後に調べたところ、燃料タンクはカラとなっており、エンジン停止の原因は燃料切れであると判明した。
- ・主な被害の状況としては、船底に数か所の穴が開き、右舷側のゴムチューブに亀裂がありパンクしていた。