

船舶事故調査報告書

平成27年10月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	沈没
発生日時	平成26年11月23日 07時29分ごろ
発生場所	福井県坂井市雄島 ^お 北方沖 雄島灯台から真方位353° 8.0海里（M）付近 （概位 北緯36° 23.09′ 東経136° 05.87′）
事故調査の経過	平成26年11月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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。
事実情報 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	プレジャーボート DENTETSU ^{デンテツ} 、5トン未満 272-16656石川、株式会社デンテツ運輸 9.47m（Lr）×2.66m×0.81m、FRP ディーゼル機関、147.1kW、平成5年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 44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21年4月9日 免許証交付日 平成26年3月17日 （平成31年4月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、平成26年11月23日02時00分ごろ石川県金沢港金石地区を出発し、雄島西北西方沖の釣り場に到着した。</p> <p>船長は、釣りの準備を行っているとき、風が強くなり、波が高くなってきたことから帰ることとした。</p> <p>船長は、雄島北西方沖を約10ノットの対地速力で手動操舵により東北東進中、北方から約3mの風浪を認め、船首を波に立てて航行し、波を乗り切った後、元の針路に戻し、再び、波を認めた時は、船首を波に立てる操船を行っていた。</p> <p>船長は、雄島北方沖を東北東進中、金沢港に帰るか、加賀市橋立漁港に避難するか考えていたところ、北方からの波を認めたので、船首を北方に向けたところ、コックピットの計器盤のランプが1つ点滅し、続いて、計器盤の全てのランプが点滅したので、機関を停止し</p>

	<p>た。</p> <p>船長は、おかしいと思い、操舵室出入口付近にある機関室の点検口の蓋を開け、機関室内を見たところ、浸水を認め、バケツで水をかき出そうとしたものの、機関室から海水が溢れ、船尾甲板に流れ出した。</p> <p>船長は、船尾甲板の水をかき出すと同時に、同乗者に118番通報を依頼し、船尾甲板上の水をかき出したものの船尾側から船内に海水が流入し、左舷船尾側に本船が傾き始めるのを認めた。</p> <p>同乗者は、07時24分ごろ118番通報を行った。</p> <p>船長は、沈没の危険を感じ、同乗者3人に船首方に移動するよう指示し、クーラーボックス4個をロープで結び、船首が立ち上がり始め、船尾が沈み始めたのを認めた後、同乗者と共に海に飛び込んだ。</p> <p>本船は、07時29分ごろ船尾から沈没した。</p> <p>船長及び同乗者3人は、クーラーボックスに^{つか}まっていたところ、08時20分ごろ海上保安庁の救援要請を受けた貨物船に救助され、金沢港へ向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5～3.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船を平成21年11月に購入し、年約5～6回使用しており、本事故の約1週間前に使用したが、異常は認めていなかった。</p> <p>船長は、前日の昼、夕方及び出発前に177番で天気予報を確認しており、福井地方の天気について、波の高さが約1.0mと承知していた。</p> <p>船長は、波が船内にそれほど入っておらず、北からの波に船首を向けて航行していたとき、船体が持ち上がり、何度も船底を打ち付けていたことから、船底のどこかに亀裂等が生じて浸水したものと思った。</p> <p>船長は、本船を使用しない時期(2月～3月)に整備業者にメンテナンスを依頼していた。</p> <p>整備業者は、本事故後、本船の船底には、船首側にソナー及び船尾側のいけすと機関室の下には魚群探知機の送受波器がそれぞれ取り付けられており、船底を打ち付けた際、どこかの部分からか浸水した可能性があると思った。</p> <p>船長と同乗者3人は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>あり</p> <p>本船は、雄島北方沖を東北東進中、機関室に浸水したことから、船</p>

	<p>尾が水船状態となり、更に船尾側から船内に海水が流入して沈没したものと考えられる。</p> <p>本船は、船底を何度も海面に打ち付けていたことから、船底に亀裂等が生じて機関室に浸水した可能性があると考えられるが、本船が沈没したことから、浸水の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、雄島北方沖を東北東進中、機関室に浸水したため、船尾が水船状態となり、更に船尾側から船内に海水が流入して沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 風浪に船首を向けて航行する際、減速して動揺の少ない針路を選定するなど、波の衝撃を緩和する措置を講ずること。

付図1 事故発生経過概略図

