

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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27年1月28日 00時20分ごろ
発生場所	三重県尾鷲市三木埼北東方沖 三木埼灯台から真方位052°3,100m付近 （概位 北緯33°59.43′ 東経136°17.78′）
事故調査の経過	平成27年2月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	漁船 ^{たいじゅ} 泰寿丸、1.8トン ME3-54756（漁船登録番号）、個人所有 9.30m(Lr)×2.03m×0.64m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和60年9月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 43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2年4月17日 免許証交付日 平成26年12月12日 （平成32年4月16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、三木埼北東方沖で錨泊していかに一本釣り漁の操業中、平成27年1月27日22時00分ごろ、海上が時化模様となったので、操業をやめて帰港することとした。</p> <p>本船は、船長が、揚錨作業を行おうとしたものの、風浪の影響でできなかったため、錨泊した状態で風浪が収まるのを待っていた。</p> <p>本船は、風浪が収まったので、付近で操業中の僚船に無線連絡をして一緒に帰港することとし、23時30分ごろ僚船と共に三重県紀伊長島町長島港へ向けて航行を開始した。</p> <p>本船は、船長が操舵室の椅子に腰を掛け、長島大島灯台を船首目標とし、手動操舵によって約4ノットの対地速力で三木埼北東方沖を北進していたところ、28日00時00分ごろ、ドーンという音と共に、船首が波に突入し、船首甲板に波が打ち込み、船首側に傾斜した</p>

	<p>状態となり、海水が機関室に流入して主機が停止した。</p> <p>船長は、本船が船首側に傾斜したので、作業灯を照らして船首方を確認したところ、船首部が半水没状態となっていたので、無線で僚船に救助を要請した。</p> <p>船長は、本船の船尾につかまって救助を待っていたところ、来援した僚船に救助され、00時20分ごろ本船が船首から沈没するのを確認した後、長島港に戻った。</p> <p>僚船の船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>																																									
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約1～2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海面水温 約15℃（気象庁 日別海面水温における観測値）</p> <p>全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による波浪観測値</p> <p>尾鷲沖（本事故発生場所の南南西方約11km）における1月27日22時00分～28日00時20分までの波浪観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="560 871 1251 1364"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日付</th> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">有義波</th> <th rowspan="2">波向</th> </tr> <tr> <th>波高 (m)</th> <th>周期 (s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">27日</td> <td>22:00</td> <td>1.03</td> <td>8.9</td> <td>東</td> </tr> <tr> <td>22:20</td> <td>1.00</td> <td>9.2</td> <td>東</td> </tr> <tr> <td>22:40</td> <td>0.90</td> <td>8.3</td> <td>南</td> </tr> <tr> <td>23:00</td> <td>0.87</td> <td>8.5</td> <td>南</td> </tr> <tr> <td>23:20</td> <td>0.89</td> <td>8.0</td> <td>南</td> </tr> <tr> <td>23:40</td> <td>1.01</td> <td>7.1</td> <td>東</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">28日</td> <td>00:00</td> <td>1.17</td> <td>5.7</td> <td>東</td> </tr> <tr> <td>00:20</td> <td>1.30</td> <td>5.6</td> <td>南</td> </tr> </tbody> </table> <p>「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1/3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。1/3最大波ともいう。</p>	日付	時刻	有義波		波向	波高 (m)	周期 (s)	27日	22:00	1.03	8.9	東	22:20	1.00	9.2	東	22:40	0.90	8.3	南	23:00	0.87	8.5	南	23:20	0.89	8.0	南	23:40	1.01	7.1	東	28日	00:00	1.17	5.7	東	00:20	1.30	5.6	南
日付	時刻			有義波			波向																																			
		波高 (m)	周期 (s)																																							
27日	22:00	1.03	8.9	東																																						
	22:20	1.00	9.2	東																																						
	22:40	0.90	8.3	南																																						
	23:00	0.87	8.5	南																																						
	23:20	0.89	8.0	南																																						
	23:40	1.01	7.1	東																																						
28日	00:00	1.17	5.7	東																																						
	00:20	1.30	5.6	南																																						
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生海域の夜間の航行経験が多数あり、過去にも本事故発生時のような突発的な異常波を何度か見たことがあった。</p> <p>船長は、本事故時、夜間であったため、船首方からの波の接近に気付かなかった。</p> <p>船長は、出港前、携帯電話で気象及び海象の情報を入手しており、00時00分ごろまでは操業ができたと思った。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、本事故前、風浪の影響で船体に大きな動揺を受けることもなく、また、波を受けて船内に海水が打ち込むようなこともなかった。</p>																																									
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>なし</p>																																									

<p>船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり</p> <p>本船は、三木埼北東方沖を北進中、船首が波に突入し、船首甲板に波が打ち込んだことから、船首部が半水没状態となり、開口部から海水が流入して沈没したものと考えられるが、遭遇した波の発生状況については明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、三木埼北東方沖を北進中、船首が波に突入し、船首甲板に波が打ち込んだため、船首部が半水没状態となり、開口部から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>

付図1 事故発生場所概略図

