

船舶事故調査報告書

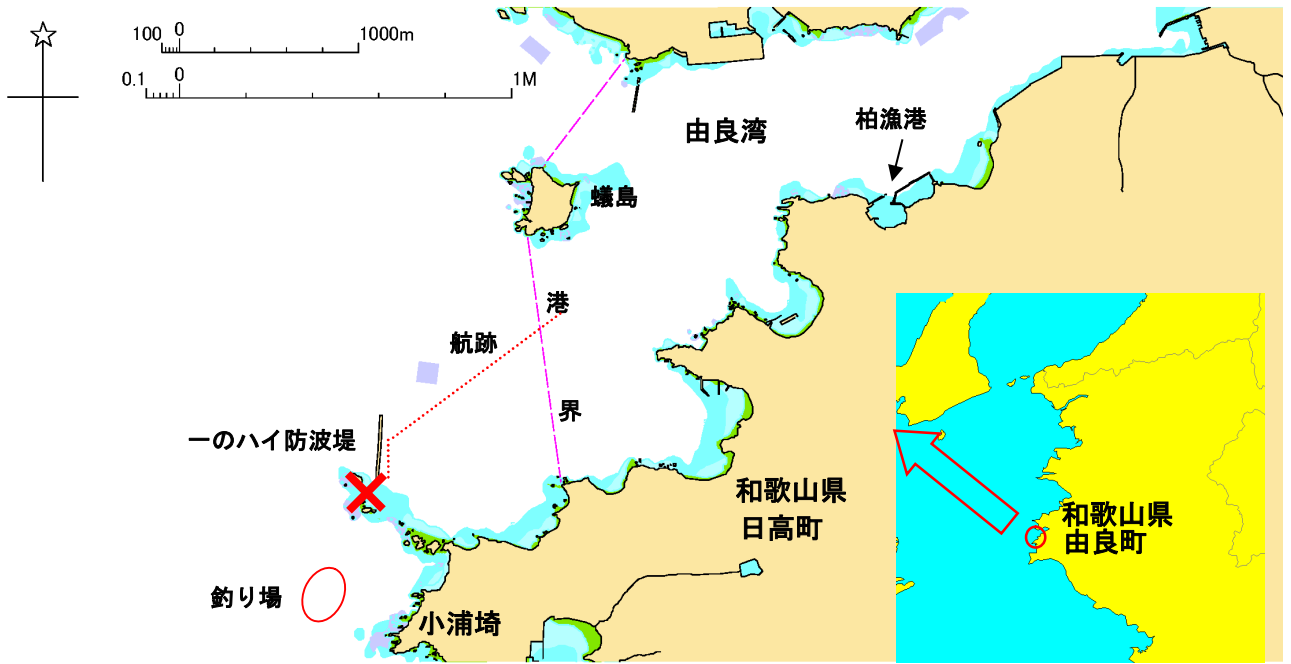
平成28年4月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成27年11月3日 07時00分ごろ
発生場所	和歌山県日高町小浦埼北方沖 紀伊由良港一のハイ防波堤北灯台から真方位192°460m付近 （概位 北緯33°56.1′ 東経135°03.8′）
事故の概要	プレジャーボートタロ丸は、西南西進中、転覆した。 タロ丸は、船外機に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月4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 タロ丸、5トン未満 なし、個人所有 2.66m (Lr) × 1.25m × 0.42m、FRP ガソリン機関、2.9kW、不詳 第250-51090号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和55年11月12日 免許証交付日 平成23年12月26日 （平成29年7月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期、波高 約1.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、かわはぎ釣りの目的で、日高町柏漁港を出発し、小浦埼西方沖の釣り場に向かった。 船長は、船尾で高さ約50cmの椅子に腰を掛け、同乗者を中央部に座らせ、スロットルを7割程度開けて約3.0ノットの対地速力で、由良湾を南西進した。 船長は、日高町 <small>あり</small> 蟻島を過ぎて紀伊水道に面した海域に至り、北西方からの波浪を右舷船首に受けるようになって波が高くなったことを認

	<p>めたので、一のハイ防波堤に接近し、風及び波を避けて南進した。</p> <p>船長は、一のハイ防波堤を通過し、小浦崎北方にある海面上の高さがそれぞれ約2.3m及び約4.5mの岩礁である、一ノ簀及び二ノ簀の間に向け、針路を西南西としたところ、波浪を右舷正横付近に受けるようになった。</p> <p>本船は、二ノ簀の北側を航行中、平成27年11月3日07時00分ごろ、波高約1.5mの磯波を右舷側に受け、船内に大量の海水が打ち込み、水船状態となって転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、船外に投げ出され、二ノ簀まで泳ぎ着いて岩場上がり、船長が110番通報した。</p> <p>船長及び同乗者は、海上保安庁から救助要請を受けた地元の和歌山県水難救済会紀中救難所所属の漁船に救助された。</p> <p>本船は、陸揚げされたが、後日、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生海域の航行経験が豊富にあり、平成16年ごろから、年に6回程度小浦崎西方沖で釣りを行っていた。</p> <p>船長は、出航前に、テレビで天気予報を確認し、由良湾沖合の波高が50cmくらいだと思っていた。</p> <p>一ノ簀付近は、水深が約2.5mから急激に約5mに変化し、磯波が発生しやすい海域であった。</p> <p>船長は、一ノ簀付近の水深が浅いので磯波が発生することを知っていたが、今まで航行を中断して引き返さなければならないような高い波を受けたことがなかった。</p> <p>「波浪学のABC」(磯崎一郎著、平成18年株式会社成山堂書店発行)によれば、次のとおりである。</p> <p>沖合では碎波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関係して生ずる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、結局波形勾配が急峻になって碎波します。これが、いわゆる磯波です。</p> <p>船長は、釣りに出掛けたとき、携帯電話が海水に濡れて使用できなくなったことがあったので、防水型を所持していた。</p> <p>本船は、本事故当時、乾舷が約50cmであった。</p> <p>船長及び同乗者は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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、小浦崎北方沖において、釣り場に向けて西南西進中、右舷正横から波高約1.5mの磯波を受けたことから、船内に大量の海水</p>

	<p>が打ち込み、水船状態となって転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、紀伊水道に面した海域に至り、波が高くなったことを認め た際、一ノ瀬付近で磯波が発生するものの、今まで航行を中断して引 き返さなければならぬような高い波を受けたことがなかったので、 航行を継続したものと考えられる。</p> <p>船長は、防水型の携帯電話を携行しており、救助要請を行うことが できたことから、早期に救助されたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、小浦崎北方沖において、釣り場に向けて西南西 進中、右舷正横から波高約1.5mの磯波を受けたため、船内に大量 の海水が打ち込み、水船状態となって転覆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"> ・ 気象及び波浪情報並びに船舶の堪航性を考慮し、出航の可否を判 断すること。 ・ 沖合からの波浪が大きくなった際、磯波が生じる海域への接近を 避けること。 ・ 防水型の携帯電話を携行することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

