

## 船舶事故調査報告書

平成28年7月21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9月20日 09時00分ごろ
発生場所	京都府宮津市無双ヶ鼻北西方沖 宮津黒埼灯台から真方位157°4, 130m付近 （概位 北緯35°33.8′ 東経135°16.3′）
事故の概要	プレジャーボートGOLOW37は、漂流中、転覆した。 GOLOW37は、大破して全損となった。
事故調査の経過	平成27年10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 GOLOW37、0.6トン 281-41805滋賀、個人所有 4.11m (Lr) × 1.86m × 0.88m、FRP ガソリン機関、22.1kW、平成21年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年6月4日 免許証交付日 平成27年6月4日 （平成32年6月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船体等が大破（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西～北北東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の中央期 気象庁の沿岸波浪計観測値によれば、本事故発生場所の北方13.5海里付近の京都府経ヶ岬における波浪観測値は、次のとおりであった。 9月20日09時 有義波周期7.1s、波高0.82m 最大波周期7.9s、波高1.33m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、家族1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、いか等の釣りの目的で、宮津市栗田漁港を出発し、無双ヶ鼻沖の釣り場に向かった。

	<p>本船は、平成27年9月20日07時10分ごろ釣り場に到着し、その後無双ヶ鼻の北西方沖に移動して船外機をアイドリング状態として漂泊し、船長が船体中央付近にある操縦スタンドの前に、同乗者が船首部の甲板に座り、北西の風に流されながら船首を北東に向けていか釣りを始めた。</p> <p>本船は、海岸線に沿うように南東方に約100m流されれば、風上側に移動する方法で釣りを行っていた。</p> <p>船長は、釣ったいかをクーラーボックスの中で捌いていたところ、09時00分ごろ至近の海面上に岩を認めた同乗者の叫び声を聞いた。</p> <p>本船は、船長が、すぐに船外機の操縦レバーを前進側に入れて船首を沖の方向へ向けるように舵輪を左に回したところ、ゴンという音がしたので操縦レバーをすぐにニュートラルに戻した瞬間、波高約1.5mの波を右舷船首方から受けて船首側が持ち上がり、右舷側に転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、海中に投げ出されたが、岩場へ上がって付近のプレジャーボート等に声を上げて助けを求めたものの、気付かれず、船長が、海水に浸かった携帯電話が防水型ではなかったものの、使用可能であることに気づき、09時22分ごろ海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者は、現場に到着した海上保安庁のゴムボートが磯波で岩場に接近できなかつたので、ヘリコプタにより救助された。</p> <p>本船は、その後、岩場に打ち上げられて大破した。 (付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、中央部に舵輪及び船外機の操縦レバーを備えた操縦スタンドがあった。</p> <p>船長は、本事故発生海域での本船による釣りの経験が数回あった。</p> <p>船長は、19日に、携帯電話及びテレビで天気予報を確認し、天候は良好だと思っていた。</p> <p>無双ヶ鼻北西側の海岸付近は、水深が約20mから約2mに急激に変化し、磯波が発生しやすい海域である。</p> <p>船長は、本事故前、本事故発生場所から南東約200mにある水深の浅い炭屋グリ（高さ0.3mの水上岩）付近で磯波が発生しているのを見て、同グリ付近は危ないと思った。</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、いかを捌こうと下を向いていたので、風が北西から北北東に変わったことにも、本船が無双ヶ鼻北西方の海岸に向けて流されていることにも気付かなかった。</p> <p>船長は、ゴンと音がしたとき、船外機の下端部が岩に当たったと思った。</p> <p>本船は、本事故当時、喫水が船首約0.3m、船尾約0.5～0.6mであった。</p> <p>船長及び同乗者は自動膨張式救命胴衣を着用していたものの、落水時、自動的に膨張しなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 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>あり なし あり</p> <p>本船は、無双ヶ鼻北西方沖において、釣りをして漂流中、船長が、釣ったいかをクーラーボックスの中で捌いていて見張りを行っていなかったことから、風向が変わって海岸寄りの浅所海域内に流されていることに気付かず、右舷船首方向から波高約1.5mの磯波を受け、右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、防水型ではなかったものの、携帯電話を携帯しており、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>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、無双ヶ鼻北西方沖において、釣りをして漂流中、船長が、釣ったいかをクーラーボックスの中で捌いていて見張りを行っていなかったため、風向が変わって海岸寄りの浅所海域内に流されていることに気付かず、右舷船首方向から波高約1.5mの磯波を受け、右舷側に転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 漂流して釣りをを行う際は、船位の確認等の見張りを十分に行い、沖合からの波浪が大きくなって磯波が生じる海域、暗岩等への接近を避けること。</li> <li>・ 自動膨張式救命胴衣は、定期的に点検及び整備を行うこと。</li> <li>・ 防水型の携帯電話を携帯することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

