

船舶事故調査報告書

令和4年4月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	浸水
発生日時	令和3年7月30日 08時10分ごろ
発生場所	北海道小樽市高島岬 ^{たかしま} 北方沖 日和山灯台 ^{ひよりやま} から真方位341° 100m付近 (概位 北緯43° 14.3′ 東経141° 00.9′)
事故の概要	漁船 ^{なまさ} 渚丸は、西進中、波が打ち込んで浸水した。
事故調査の経過	令和3年8月24日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 渚丸、0.2トン
船舶番号、船舶所有者等	HK3-102497、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約2m、水温 約25℃
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、うに漁の目的で北海道小樽市高島漁港を出発し、同漁港北方の高島岬沖を經由して同岬西方の海岸付近の漁場に到着し、朝凧の中、操業を開始した。</p> <p>船長は、05時から08時までの操業時間の終了時刻近くになったころ、北西風が吹き始めて次第に波が高くなり、操業中の僚船数隻が早めに切り上げて帰航を始めたが、操業終了予定時刻までは漁を続けようと思い、操業を続けた後、帰港する目的で東進を始めた。</p> <p>本船は、北西方から追い波を受ける状況下、船長が速力を増減させながら東進を続けていたが、高島岬に接近するにつれて波が高くなってきたので航行を続けることに危険を感じ、高島岬西方の避泊地に向かうこととして、右旋回し、西進を始めた。</p> <p>本船は、西進して間もなく、右舷船首方から波高約2mの波を受け、打ち込んだ海水が船内に浸水して滞留し、水船状態となった。</p> <p>船長は、沈没の危険を感じて海に飛び込み、付近の岩場に泳ぎ着いた後、通りかかった僚船に救助された。</p> <p>本船は、和船型の船外機船で、船べりの高さは、船体中央部で約0.5mであった。</p> <p>船長は、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、高島岬周辺ではふだんから波が大きくなることを知っていたので、そのことを考慮して、早めに帰航すべきだったと本事故後に思った。</p>

	<p>「基本海上気象」(福地章著、海文堂出版(株)、平成9年10月30日発行)によれば、次のとおりであった。</p> <p>「海風」海岸地帯の昼間、太陽光により陸地が温められ、陸地の温度が海面の温度よりも高くなることにより、風が海から陸に向かって現象をいう。</p> <p>「波浪学のABC」(磯崎一郎著、(株)成山堂書店、平成18年8月28日発行)によれば、次のとおりであった。</p> <p>「屈折変形」一般に、岬のような突き出た海岸や、浅瀬などで波向線の間隔が狭くなって波が大きくなり、湾の奥部では波向線間隔が開いて波が小さくなる傾向がある。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、高島岬西方の海岸付近で操業していた際、船長が、北西風が吹き始めて波が次第に高くなる状況を認めたものの、操業終了予定時刻まで操業を続けたことから、帰航時に高島岬北方沖を西進中、右舷船首方から波高約2mの波を受け、打ち込んだ海水が船内に浸水して滞留し、水船状態となったものと考えられる。</p> <p>本船は、高島岬北方沖を航行していたことから、海風によって生じ、屈折変形により大きくなった波を受けた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、高島岬西方の海岸付近で操業していた際、船長が、北西風が吹き始めて波が次第に高くなる状況を認めたものの、操業終了予定時刻まで操業を続けたため、帰航時に高島岬北方沖を西進中、右舷船首方から波高約2mの波を受け、打ち込んだ海水が船内に浸水して滞留し、水船状態となったものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 乾舷の小さい小型漁船は、波浪の影響を強く受けやすいので、帰航途中の海象状況も考慮し、気象及び海象条件の悪化が予想されるときには、躊躇することなく帰航を開始すること。