

船舶事故調査報告書

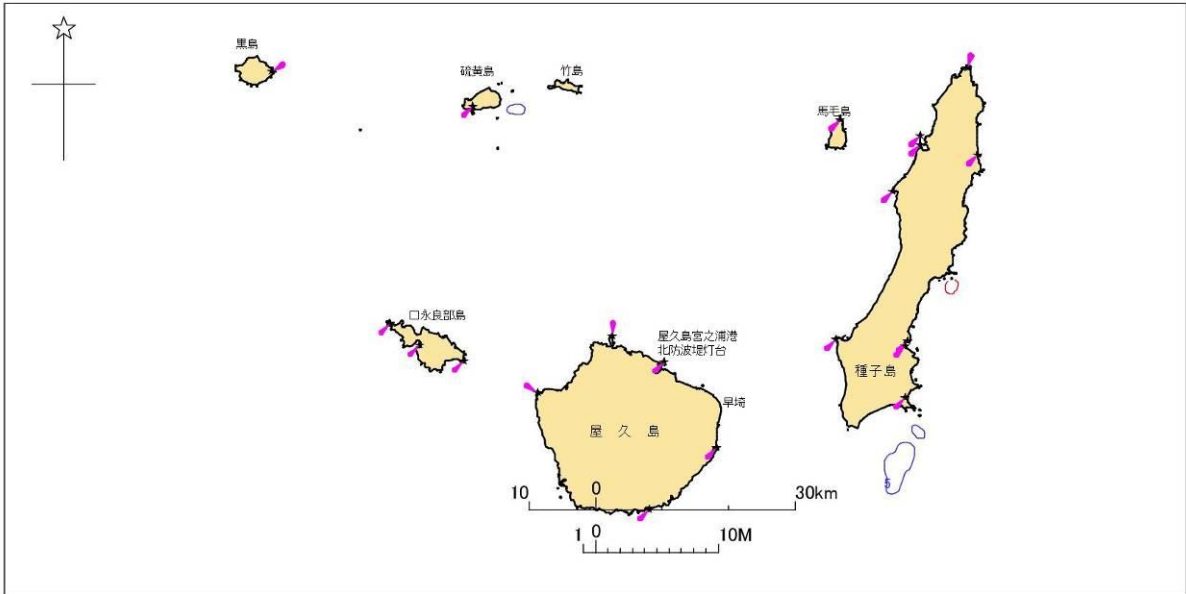
平成26年3月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成25年7月11日（木） 13時50分ごろ
発生場所	鹿児島県屋久島町屋久島北東岸沖 屋久島町所在の屋久島宮之浦港北防波堤灯台から真方位116° 4.0海里（M）付近 （概位 北緯30°24.3′ 東経130°39.0′）
事故調査の経過	平成25年7月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	遊漁船 第八あゆみ丸、7.9トン KG2-2230（漁船登録番号）、個人所有 14.03m（Lr）×2.98m×0.97m、FRP ディーゼル機関、421.40kW、平成20年3月14日 第293-38337号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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26日 免許証交付日 平成21年6月16日 （平成27年4月25日まで有効）
死傷者等	軽傷 5人（釣り客4人及び船長）
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員が乗り組み、釣り客4人を乗せ、屋久島周辺を移動しながら釣りをを行い、平成25年7月11日12時30分ごろ宮之浦港南東方沖の釣り場（以下「本件釣り場」という。）に到着した。</p> <p>船長は、本件釣り場付近の南東方400m付近は大きなうねりが入っていることを知っていたが、本件釣り場付近は、屋久島東部の早埼の陰になるので、風浪の影響を受けにくいと思い、波も低かったので、機関を中立とし、漂泊して釣りを始めた。</p> <p>本船は、船首を西方に向け、漂泊を続けて釣りを行っていたところ、13時50分ごろ、宮之浦港南東方沖において、突然、右舷船尾方向から高さ4～5mの波を受け、機関を前進にしたが、左舷側に</p>

	<p>転覆した。</p> <p>乗組員及び釣り客は、海に投げ出されたが、それぞれ自力で屋久島の東岸に泳ぎ着き、船長は、全員の無事を確認し、海上保安庁へ事故の通報を行い、事故を知り駆けつけた人に救急車の手配を依頼した。</p> <p>本船は、転覆後、風潮流によって西方に流され、船腹を上にした状態で浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生場所概略図(拡大) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時</p> <p>鹿児島県屋久島地方には、波浪注意報が発表されていた。</p> <p>屋久島南岸(北緯30°13'57"、東経130°33'22")に設置されたレーダー式沿岸波浪計によれば、平成25年7月11日14時00分の波高は2.8m、周期は11.5秒であった。</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約0.9mであった。</p> <p>船長は、07時00分ごろ宮之浦港を出港し、14時00分ごろ釣りを終えて帰る予定であった。</p> <p>釣り客は、船首方に1人が、キャビン外の左舷側に3人が、キャビン後方の入口付近に甲板員がそれぞれ位置していた。</p> <p>船長は、本事故前日の夜及び本事故当日の出港前、携帯電話やインターネットで気象情報を入手しており、入手した気象情報は、波は2~4mであり、うねりを伴うというものであった。</p> <p>本事故当時には、台風7号が沖縄県の南海上を西北西進中であった。</p> <p>船長は、防水型携帯電話を所持していなかったが、甲板員が所持していたので、甲板員の携帯電話を使って海上保安庁に通報した。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかったが、釣り客4人は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、波浪注意報が発表された屋久島北東岸沖において、船長が、本件釣り場付近は屋久島東部の早埼の陰になり、風浪の影響を受けにくいと思い、波も低かったので、漂泊して釣りを行っていたところ、右舷船尾方向から高さ約4~5mの波を受けたことから、左舷側に転覆したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、波浪注意報が発表された屋久島北東岸沖において、船長が、本件釣り場付近は、屋久島東部の早埼の陰になり、風浪の影響を受けにくいと思い、波も低かったので、漂泊して釣りを行っ</p>

	ていたところ、右舷船尾方向から高さ約4～5 mの波を受けたため、左舷側に転覆したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・ 荒天が予想される場合は、出港を中止すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生場所概略図（拡大）

