

船舶事故調査報告書

平成27年9月10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26年12月23日 17時00分ごろ
発生場所	鹿児島県奄美市笠利埼東方沖 笠利埼灯台から真方位084° 550m付近 (概位 北緯28° 31.79′ 東経129° 41.70′)
事故調査の経過	平成27年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 魚人、1.1トン KG3-36680（漁船登録番号）、個人所有 6.75m (Lr) × 1.84m × 0.76m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成24年12月25日 第295-46378号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 42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24年12月28日 免許証交付日 平成25年1月4日 （平成30年1月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機が濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、平成26年12月23日14時50分ごろ奄美市大笠利港を釣りの目的で出発し、笠利埼北方沖約4.2海里（M）、水深約160mの釣り場に到着して一本釣りを始めた。 船長は、潮流により釣りの仕掛けが海底に達せず、釣りにならないので、釣り場を笠利埼北方沖約1.4M付近に変え、釣りができる状況かどうか確かめようとしたところ、盛り上がるような波が約2mの高さに達していたので、釣りを諦めて帰ることにした。 船長は、操舵スタンドの後ろに立ってリモコンレバーを操作し、大笠利港に向けて南南東進するうちに、波が更に高くなり、大きく進路を変えれば、横波を受けて転覆しかねない状況であったので、波の様子を見ながら増減速を繰り返して続航した。

	本船は、１７時００分ごろ、笠利埼東方沖において、波を船尾から受けて舵が効かずに左回頭し、船首が波に突っ込むとともに、船尾が波に持ち上げられ、一気に左舷側に傾斜して転覆した。 同乗者の知人は、本船が帰らないので、２０時４５分ごろ海上保安庁に通報した。 船長及び同乗者は、転覆した本船の船底に上がり、救助を待っていたところ、２３時３５分ごろ捜索中の巡視船により救助された。 本船は、僚船により、転覆した状態で奄美市宇宿漁港にえい航された。 (写真１参照)  写真１ 本船 (付図１ 事故発生経過概略図 参照)												
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約２～３m/s、視界 良好 海象：波高 約２～３m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約１４０cm、干潮時刻 １３時１８分、潮高 約６８cm、満潮時刻 １９時０１分、潮高 約１９９cm、水温 約２３℃ 沿岸波浪実況図によれば、奄美大島沖（太平洋側）における波浪の状況は、次のとおりであった。 <table><tr><th>日 時</th><th>波 向</th><th>周期（秒）</th><th>波高（m）</th></tr><tr><td>２３日０９：００</td><td>北東</td><td>７</td><td>１．１</td></tr><tr><td>２３日２１：００</td><td>東</td><td>１０</td><td>０．７</td></tr></table> 月齢：１．１（大潮）	日 時	波 向	周期（秒）	波高（m）	２３日０９：００	北東	７	１．１	２３日２１：００	東	１０	０．７
日 時	波 向	周期（秒）	波高（m）										
２３日０９：００	北東	７	１．１										
２３日２１：００	東	１０	０．７										
その他の事項	海図W２２５（奄美大島付近）によれば、笠利埼付近には急潮、激潮がある。 船長は、平成２４年に奄美市へ移住し、民宿を営む傍ら宿泊客などを遊漁に案内するために遊漁船業も営むようになり、釣り場が数多くある笠利埼付近へ頻繁に出掛けていた。 船長は、友人の漁師から、大潮のとき、笠利埼付近では潮の流れが速く、海岸近くの水深が急に浅くなっている場所では湧き上がるような波が立つので、同場所には近づかないように助言されていた。 船長は、大潮の際、潮流が緩やかな時間帯に笠利埼付近へ釣りに出掛けたことがあった。 船長は、２３日の午前中に笠利埼北方沖で釣りをした際、海上が平穏であり、釣果があったことから、再度、釣りに出掛けた。												

	船長は、日没が近いので、いつもの経路で帰ろうとした。 船長は、転覆直前、進路前方に波の穏やかな海域が見えており、間もなく安全な海域に着けると思った。 船長は、防水ケースに入れていた携帯電話を水没させたので、救助要請をすることができなかった。 同乗者は、船長の左隣に立っていた。 船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。 本船は、操舵室がなく、中央部に操舵スタンドがあった。 本船の喫水は、船首及び船尾共に約20cmであった。 本船の水面上の舷縁の高さは、船体の船首部付近で約60cm、船尾部付近で約50cmであった。 海図W245（笠利湾）によれば、本事故発生場所付近は、水深が20数mから数mに変化しているところである。 「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。 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と場合には、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。
分析 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	あり なし あり 本船は、笠利埼東方沖を南南東進中、船尾から波高約2～3mの波を受けたことから、左回頭して船首が波に突っ込むとともに、船尾が波に持ち上げられて左舷側へ傾斜し、転覆したものと考えられる。 本事故発生場所付近は、水深の変化が大きいこと、急潮、激潮が発生する海域であること、本事故当時、東方から波高約1mの波浪が寄せていたことから、波高約2～3mの波が発生した可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、笠利埼東方沖を南南東進中、船尾から波高約2～3mの波を受けたため、左回頭して船首が波に突っ込むとともに、船尾が波に持ち上げられて左舷側へ傾斜し、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。 ・急潮、激潮があり、高い波が発生する海域に出掛けたときは、海域の状況をよく観察し、波が高くなる前に移動すること。 ・緊急時に救助要請ができるよう、防水型の携帯電話を常時身に付けることが望ましい。

付図 1 事故発生経過概略図

