

## 船舶事故調査報告書

平成30年10月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚																								
発生日時	不明（平成30年4月6日 日没後の薄明時）																								
発生場所	鹿児島県十島村横当島南岸 横当島一等三角点から真方位179°970m付近 （概位 北緯28°47.5′ 東経128°59.7′）																								
事故の概要	漁船第三弘漁丸は、錨泊中、風浪に圧流され、横当島南岸に乗り揚げた。 第三弘漁丸は、船長が負傷し、船体が大破した。																								
事故調査の経過	平成30年4月19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	漁船 第三弘漁丸、9.97トン KG2-1746（漁船登録番号）、個人所有 10.93m (Lr) × 2.84m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、264.8kW、昭和51年12月21日 第295-42831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12年6月16日 免許証交付日 平成27年5月25日 （平成32年6月15日まで有効）																								
死傷者等	重傷 1人（船長）																								
損傷	船体が大破（全損）																								
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 本事故現場の南東方約36海里（M）付近に位置する名瀬測候所の本事故当日の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13:00</td> <td>南南西</td> <td>3.5</td> <td>南南西</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>北北西</td> <td>3.9</td> <td>西北西</td> <td>8.4</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>北北西</td> <td>3.8</td> <td>西北西</td> <td>8.2</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時：分)	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	13:00	南南西	3.5	南南西	5.9	14:00	北北西	3.9	西北西	8.4	15:00	北北西	3.8	西北西	8.2
時刻 (時：分)	平均		最大瞬間																						
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																					
13:00	南南西	3.5	南南西	5.9																					
14:00	北北西	3.9	西北西	8.4																					
15:00	北北西	3.8	西北西	8.2																					

16:00	北北西	3.8	北北東	7.2
17:00	北北西	3.5	北北西	7.1
18:00	北	3.7	北東	8.7
19:00	北北東	6.0	北	15.2
20:00	北北西	9.0	北北西	14.0

海象：うねり 波向北西、波高約3～4m、鹿児島県奄美市名瀬港における4月6日の潮位 低潮時約34cm（16時35分ごろ）、高潮時約140cm（23時11分ごろ）、水温 約23℃  
日没時刻：4月6日18時45分ごろ、常用薄明終了時刻：19時09分ごろ

十島村には、4月6日10時49分に強風注意報（平均風速15m/s以上）及び波浪注意報（有義波高2.5m以上）がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。

#### 事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、はまだい漁を行う目的で平成30年4月3日奄美市大熊漁港を出港し、5日まで鹿児島県奄美大島北方沖から十島村宝島沖の海域で操業を行った後、6日早朝、横当島南方沖に到着した。

船長は、風向が北西に変わる予報が出ていることを知っていたが、まだ南寄りの風であったので、横当島沿岸沖で風の影響が少ない島陰を移動しながら操業を行った。

船長は、横当島北岸沖において風向が変わり始めたので、同島の島陰で荒天を避けることとして同島南岸の中央にある入り江に移動し、岸から数十m離れた水深約20mのところでは5本爪錨を投じて直径約40～50mmの錨索を約30～40m伸ばして錨泊し、操舵室前部の船員室で仮眠した。

船長は、衝撃を受けて目覚め、操舵室に移動して本船の左舷船尾部が岩場に当たっているのを認め、救命胴衣を着用し、主機を始動してクラッチレバーを前進に入れたが、本船が動かず、右舷船尾方からの波を受けた際、突然主機が停止したことを認めた。

船長は、主機の再始動を試みたものの、主機が始動せず、船員室内に備え付けた無線機（27MHz DSB 空中線電力1W 通達距離約50km）で緊急時に使用する2カ所の押ボタンを同時に約3回押し、信号が送信されたことを確認したのち、居室にいるのは危険であると判断してその場を離れた。

船長は、右舷船尾から海水が打ち込んで甲板上に滞留しているのを認め、前部甲板に移動したところ、本船が左右に揺れて海に投げ出され、錨索とたつとの間を繋いでいたロープが船首部から海面に垂れ下がっていたので、同ロープに掴まった。

船長は、波による船体の動揺で船体に乗ることができず、その後、掴まっていたロープを放し、本船から離されて波に押されなが

	<p>ら、近くの海面に浮いていた別のロープを辿り、横当島南岸に上陸した。</p> <p>本船は、横当島南岸の東側で船首を西方に向けて乗り揚げた状態であったが、その後、転覆して大破した。</p> <p>本船の燃料油等は、船外に流出したが、その後、拡散して自然消滅した。</p> <p>船長は、無線機で緊急時に使用する信号を送信したので、本船の残骸の近くに留まり、海岸で見付けた別の救命胴衣及び漁具に使用する旗を遠くから見えやすい大きな岩の上に広げ、横当島に人がいることを示す作業を行った。</p> <p>船長は、4月9日横当島南岸沖に来た漁船に救助され、名瀬港に運ばれて救急車で病院に搬送され、脱水症と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本事故前の本船、写真2 本事故前の本船の5本爪錨、写真3 本船の無線機、写真4 横当島、写真5 本事故後の本船①、写真6 本事故後の本船② 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.5～2mであった。</p> <p>海図W231(群島及付近)及び九州沿岸水路誌によれば、横当島は、奄美大島の名瀬港北西方約35Mにある無人島であり、東にある島頂(高さ495m)には大きな火口があり、島の周囲は断崖で船を着ける場所はない。</p> <p>船長は、4月5日、携帯電話で北西からの波高が4mになる予報が出ていることを知るとともに無線機で僚船から時化が約2日間続くことを聞いて、十分な漁獲量ではなかったため、横当島南岸沖で錨泊して、天候の回復を待ってから、操業を再開することとした。</p> <p>船長は、錨泊場所が岸に近いので、錨索を長くすれば本船が振れ回った際に周囲の障害物に接触すると思い、ふだん他の場所で錨泊するより錨索を短くした。</p> <p>船長は、本事故当時、携帯電話を船員室に置いていたが、衝撃を受けた後、見付けることができなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、太陽が沈む時間帯と同様の空の明るさであったが、徐々に暗くなったので、日没後の薄明時であると思った。</p> <p>本船の無線機の取扱説明書及び製造会社の担当者によれば、操作パネル部の2か所(27524及び注意信号)の押ボタンを同時に押せば、27.524MHzの周波数に変更され、遭難信号及び緊急信号を行う際の前置信号が約5秒間送信され、同周波数で通話することが可能となる。</p> <p>船長は、操作パネル部の2カ所の押ボタンを同時に押した後、マイクで本船の状況等を送信することを知っていたが、本事故当時、そのような操作を行う余裕がなかった。</p>

無線局運用規則第七十六条及び第七十七条には、次のとおり規定されている。

(遭難呼出し)

第七十六条 遭難呼出しは、無線電話により、次の各号の区別に従い、それぞれに掲げる事項を順次送信して行うものとする。

- 一 メーデー (又は「遭難」) 三回
- 二 こちらは 一回
- 三 遭難している船舶の船舶局 (以下「遭難船舶局」という。)の呼出符号又は呼出名称 三回

2 (略)

(遭難通報)

第七十七条 遭難呼出しを行なった無線局は、できる限りすみやかにその遭難呼出しに続いて、遭難通報を送信しなければならない。

2 遭難通報は、無線電話により次の事項を順次送信して行うものとする。

- 一 「メーデー」又は「遭難」
- 二 遭難した船舶又は航空機の名称又は識別
- 三 遭難した船舶又は航空機の位置、遭難の種類及び状況並びに必要とする救助の種類その他救助のため必要な事項

3 (略)

船長は、上陸した横当島を歩き回り、漂着していた衣服を重ね着して寒さを凌いでいたが、食料及び水を見付けることができなかった。

船長は、横当島の上空を飛んでいる航空機を見付ければ本船を捜索していると思い、気力を保っていた。

船長は、横当島の錨泊予定場所に入れば携帯電話が圏外になるので、その前に家族に横当島に避泊することを連絡した。

本船には、船舶電話がなかった。

船長の家族は、4月6日に船長から避泊する旨の連絡があった後、船長と連絡がとれなくなり、時化が収まった後も連絡がとれなかったので、9日に「本船の所属の漁業協同組合」(以下「本件組合」という。)に問い合わせたところ、船長が救助されたことを知った。

本件組合担当者は、救助した漁船が所属する漁業協同組合から船長が救助された旨の連絡を受け、本事故の発生を知った。

船長は、本船の錨索の状態を見ていないが、錨泊中に錨索が近くの障害物に当たるなどして破断し、本船が漂流したと本事故後に思った。

船長は、約15年間本船に乗り組み、横当島南岸及び北岸の入り江で錨泊した経験が10回程度あり、走錨して横当島南方沖に流された経験が1回あった。

<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 不明 あり</p> <p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表されていた状況下、横当島南岸の入り江に錨泊中、船長が仮眠していたところ、風浪に圧流され、同島南岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、錨泊中、錨索が破断した又は走錨したことにより風浪に圧流されたものと考えられるが、錨索が回収されていないので、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日没後の薄明時、本船が、強風注意報及び波浪注意報が発表されていた状況下、横当島南岸の入り江に錨泊中、船長が仮眠していたところ、風浪に圧流され、同島南岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・最新の気象情報を入手し、天候の悪化が見込まれる場合は、早期の帰航を検討すること。</li> <li>・錨泊中、自船の位置を確認して走錨等に注意すること。</li> <li>・防水型携帯電話等を常にストラップ等で身に付け、緊急時の連絡手段を確保しておくことが望ましい。</li> <li>・外洋で操業する場合、非常事態の発生に備え、PLB（携帯用位置指示無線標識）を携帯することが望ましい。</li> <li>・予定日に帰港しないことを認めた陸上の関係者は、可能な限り早期に海上保安庁に連絡することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

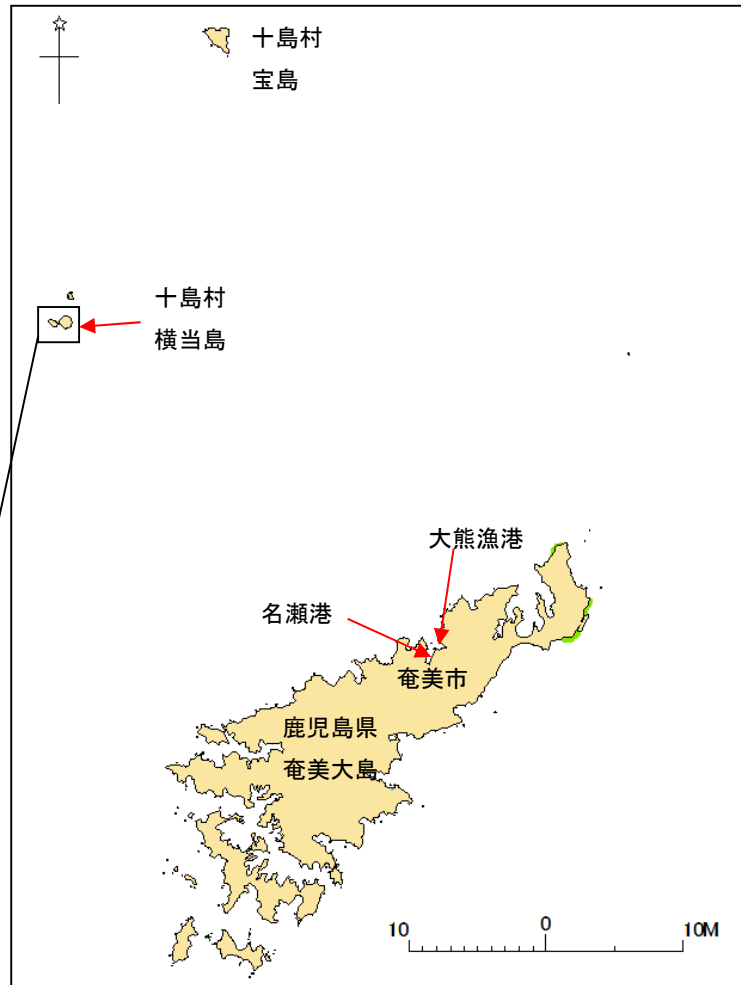




写真1 本事故前の本船



写真2 本事故前の本船の5本爪錨

2か所の押しボタンを同時に押す



写真3 本船の無線機

国土地理院 電子国土 Web システム空中写真使用



写真4 横当島

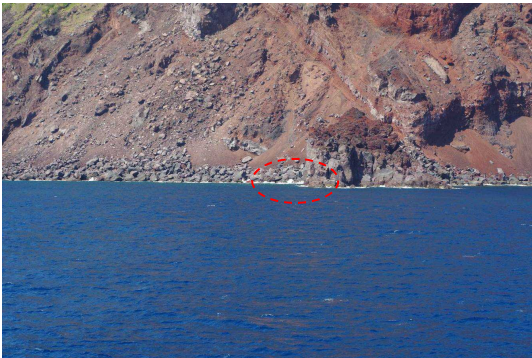


写真5 本事故後の本船①  
海上保安庁提供



写真6 本事故後の本船②  
海上保安庁提供