

## 船舶事故調査報告書

平成30年11月28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	釣り客負傷
発生日時	平成30年6月29日 08時00分ごろ
発生場所	鹿児島県屋久島町屋久島南西方沖（吐噶喇海峡） 栗生港南防波堤灯台から真方位181°5.9海里（M）付近 （概位 北緯30°10.0′ 東経130°25.0′）
事故の概要	遊漁船南海は、西南西進中、波に乗って船首部が上下動した際、寢室で仮眠をとっていた釣り客1人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年7月5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 南海、9.1トン KG2-1776（漁船登録番号）、個人所有 15.62m（Lr）×3.31m×1.59m、FRP ディーゼル機関、450kW、平成17年4月1日 第290-58262号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年8月17日 免許証交付日 平成28年6月20日 （平成34年4月3日まで有効） 釣り客A 男性 49歳
死傷者等	重傷 1人（釣り客A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客Aほか釣り客5人を乗せ、平成30年6月29日06時00分ごろ吐噶喇群島北東端の平瀬付近の釣り場に向け、鹿児島県種子島の南種子町竹崎漁港を出港した。 釣り客6人は、全員が船室内に入り、釣り客Aを含む3人がキャビン前方下部の寢室で頭を船首方に向けて並んで横になり、他の3人がキャビン内操縦席後方の椅子に腰を掛け、それぞれ仮眠をとるなどしていた。

船長は、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により西南西進していたところ、種子島及び屋久島間の種子島海峡に潮目(二つの異なった潮流の境目)が発生して波が高くなっていたので、波の影響を軽減しようと手動操舵に切り換えて約15~16knに減速し、針路を少し右に変更した。

釣り客Aは、寝室で仮眠をとっていたところ、船体の上下動が大きく寝ていられなかったため、一旦キャビンに上がって椅子に腰を掛けた。

船長は、屋久島南東端の沖で潮目を抜けて潮流の影響を受けなくなり、南東方からの風浪のみを左舷側から受けるようになったので、自動操舵に切り換え、速力を約18knに増速して西南西進した。

釣り客Aは、船体の動揺が小さくなったので寝室に下りて横になることとし、寝室の中央部で頭を船首方に向けて仰向けの体勢で横になった。

船長は、屋久島南西端の沖に至った頃、前路の<sup>おおすみ</sup>大隅群島及び吐噶喇群島間の吐噶喇海峡に潮目が発生して波が高くなっていたので、再度手動操舵に切り替えて約15~16knに減速して潮目に入り、波を乗り越えながら航行していたところ、船首方少し右舷側の至近で波高約2mの波が隆起したのを認め、主機のスロットルレバーを最低に操作して減速した。

釣り客Aは、寝室で仮眠をとっていたところ、主機の回転数が下がったことに気付き、大きな波に乗ることを予測し、衝撃に備えて身体を固くして身構えたが、08時00分ごろ身体が浮いた後に寝室のマット上に落下した。

船長は、それほど衝撃を感じなかったため航行を続けようと思い、主機の回転数を上げたところ、寝室にいた他の釣り客の止めてという声が聞こえ、主機を中立運転として確認し、釣り客Aが負傷したことを知った。

船長は、釣り客Aが自力で歩いてキャビンに上がってきたものの、左手首の痛みを訴えていたので帰航することを提案したが、釣り客Aが大丈夫だからと他の釣り客の釣りを続行することを希望したので、平瀬付近の釣り場に行くことはやめて屋久島南西端付近の釣り場に移動した。

船長は、漂泊して他の釣り客に釣りを開始させ、キャビンで釣り客Aの様子を見ていたところ、左手首の強い痛みを訴えていて異常な発汗が見られたので、直ちに帰航することを決定し、他の釣り客に説明した。

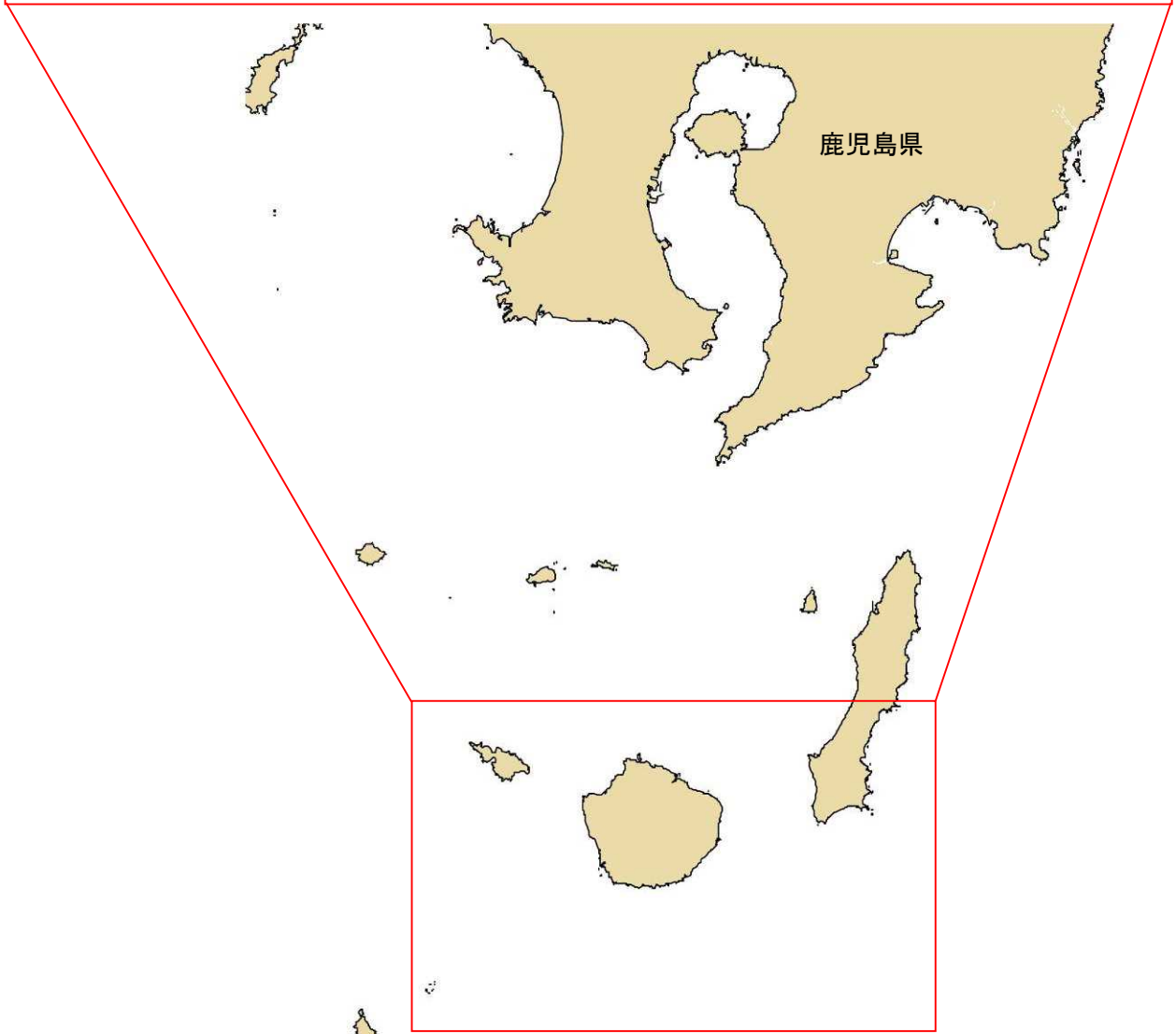
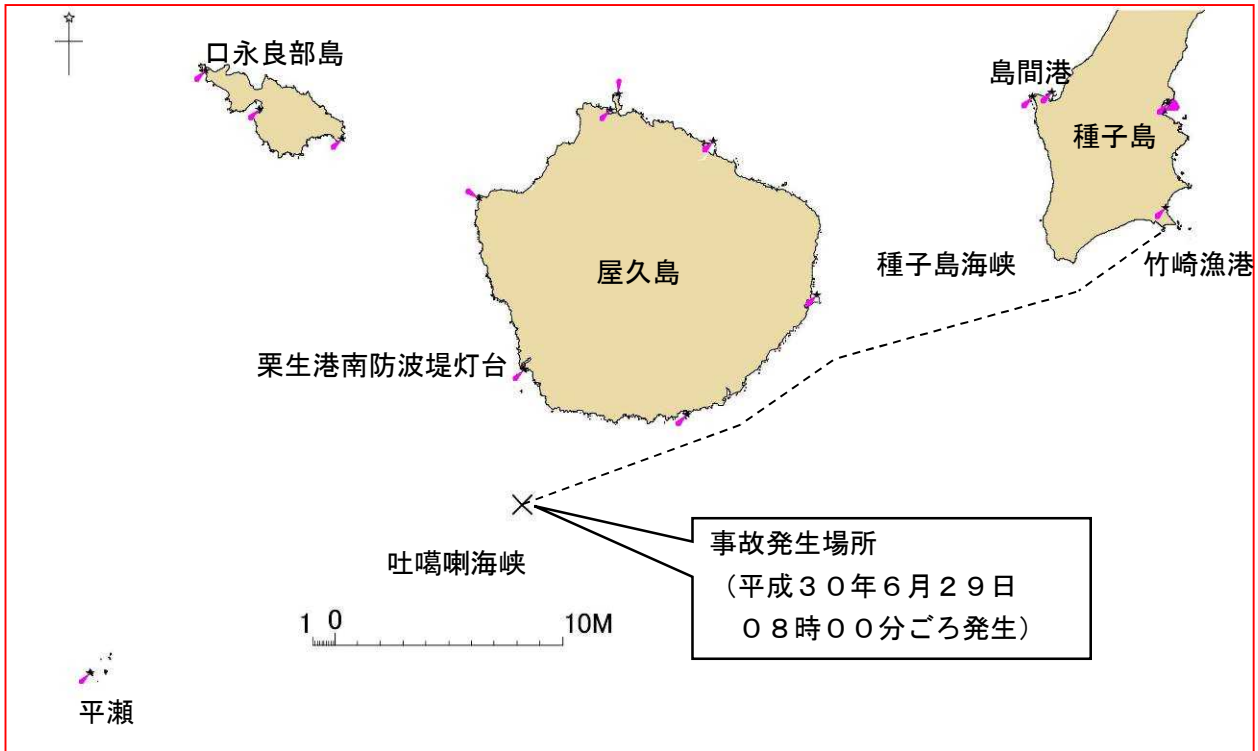
船長は、急いで帰航しようと思い、潮目を通るのを避けて屋久島北方をまわって種子島西岸の南種子<sup>しまま</sup>町島間港に向かうこととし、家族に

	<p>携帯電話で連絡して島間港への迎えを依頼した。</p> <p>釣り客Aは、島間港に着いた後、船長の家族の車で診療所に行き、第12胸椎圧迫骨折及び左手関節骨折と診断された。</p> <p>釣り客Aは、30日に種子島から飛行機を利用して帰宅した後、7月2日に病院で受診して25日間入院した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 キャビン前部、写真3 キャビン後部 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ろうにんあじ釣り専門の遊漁船で、種子島及び屋久島周辺海域を釣り場としていたが、釣り客の希望に応じて年に5、6回程度吐噶喇群島方面の釣り場に遠征することがあった。</p> <p>釣り客Aは、他の釣り客5人と共に28日に種子島に着いて午後から本船で釣りをを行い、本事故当日を含めて7月1日まで4日間本船で釣りをを行う予定であった。</p> <p>船長は、28日午後に種子島周辺海域で遊漁を行ったものの釣りの状況が良くなかったため、28日の夕食時に釣り客の希望を聞き、29日は平瀬付近の釣り場へ行くことを決めた。</p> <p>船長は、海象状況が良ければ約2時間30分で平瀬付近の釣り場に到着する予定であったが、潮目の波の影響を避けて転針及び減速をしていたので、屋久島南西端の沖に至ったときには出港してから約2時間が経過していた。</p> <p>船長は、本船の全速力前進時の速力が約34knであったが、通常は約18～20knで航行しており、風波の状況に応じて12kn程度まで減速して航行することがあった。</p> <p>船長は、本事故発生当時、屋久島南方を西進中には左舷方からの風浪を受けるのみで平穏であったが、屋久島南西端の沖に至った頃、前路の海面が帯状に変化して波が高まっていたので、潮目が生じていると認めた。</p> <p>船長は、本事故発生当時、前路に潮目を認めて減速したが、それほど高い波ではなかったため、手動操舵に切り換えて通常よりも少し主機の回転数を下げ、約15～16knの速力で航行していた。</p> <p>船長は、本船を使用してほぼ毎日遊漁を行っており、種子島及び屋久島周辺海域は、潮流が複雑にぶつかり合って潮目が発生しやすく、波が大きくなることもあり、また、吐噶喇海峡には南東方へ流れる黒潮本流があるので、東～南の風が吹くと高い波が発生しやすいことを知っていた。</p> <p>船長は、ふだんから、釣り客が前部甲板にいる状況で航行することはなく、航行時には船体後部又は船室内（キャビン又は寝室）に移動させていたが、本事故当時、釣り客が全員船室内にいたので、船室内が危険だと思っていなかった。</p> <p>釣り客Aは、数十年来釣りを趣味とし、年に2、3回程度南西諸島</p>

	<p>等で遊漁船に乗船して釣りを行っていたが、本事故当時、遊漁船に乗船しての釣りが約2年ぶりであった。</p> <p>釣り客Aは、仮眠中に主機の回転数が下がったことに気付き、大きな波に乗って身体が浮くことを予測し、衝撃に備えて受け身が取れるように身体に力を入れていたものの、過去に経験したことがないほど身体が浮いた後、臀部から寢室のマット上に落ちたが、左手をどの様に負傷したかは覚えていなかった。</p> <p>他の釣り客5人は、負傷しなかった。</p> <p>釣り客Aは、同様の体勢で寝ていた他の釣り客2人が自身よりも船釣りの経験が多いのでうまく衝撃を逃がす姿勢をとることができ、自身は身体を固くしたことで臀部から落下してしまい、負傷したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>釣り客Aは、仰向けに寝ていて臀部から落下したが、船首部の上下動により上半身が持ち上げられたのか、無意識に身構えて前屈した体勢をとったのか、分からなかった。</p> <p>寢室は、キャビン左舷前部の階段を約0.8m下りた船首側にあり、最大幅約2.7m、船首尾長さ約1.9m、天井高約1.2mで、厚さ約50mmのマット（スポンジ入り）が全面に敷かれていた。</p> <p>寢室は、船首端から約5～7m、船尾端から約8～10mのところに配置されていた。</p> <p>(付図2 事故発生時の乗船位置、写真4 寢室、写真5 寢室に敷かれたマット 参照)</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、吐噺海峡を西南西進中、潮目が生じていた海域を約15～16knの速力で航行したことから、船長が、船首方至近に約2mの波が隆起したのを認め、主機のスロットルレバーを最低に操作して減速したものの、波に乗って船首部が上下動し、寢室で寝ていた釣り客Aの身体が浮いた後に落下して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、前路に潮目が生じているのを認めた際、潮目の波がそれほど小さくなく、釣り客が全員船室内にいて危険はないと思っていたことから、主機の回転数を少し下げて約15～16knの速力で航行したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、吐噺海峡を西南西進中、潮目が生じていた海域を約15～16knの速力で航行したため、船長が、船首方至近に約2mの波が隆起したのを認め、主機のスロットルレバーを最低に操作して減速したものの、波に乗って船首部が上下動し、寢室で寝ていた釣り客Aの身体が浮いた後に落下したことにより発生したものと考</p>

	えられる。
<b>再発防止策</b>	<p>本事故後、船長は、潮目が発生している海域での減速航行を徹底した。</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"><li>・ 遊漁船の船長は、潮目が発生している海域を航行する際、手前で十分に減速するなど、波の影響による船体動揺の軽減を図ること。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生時の乗船位置

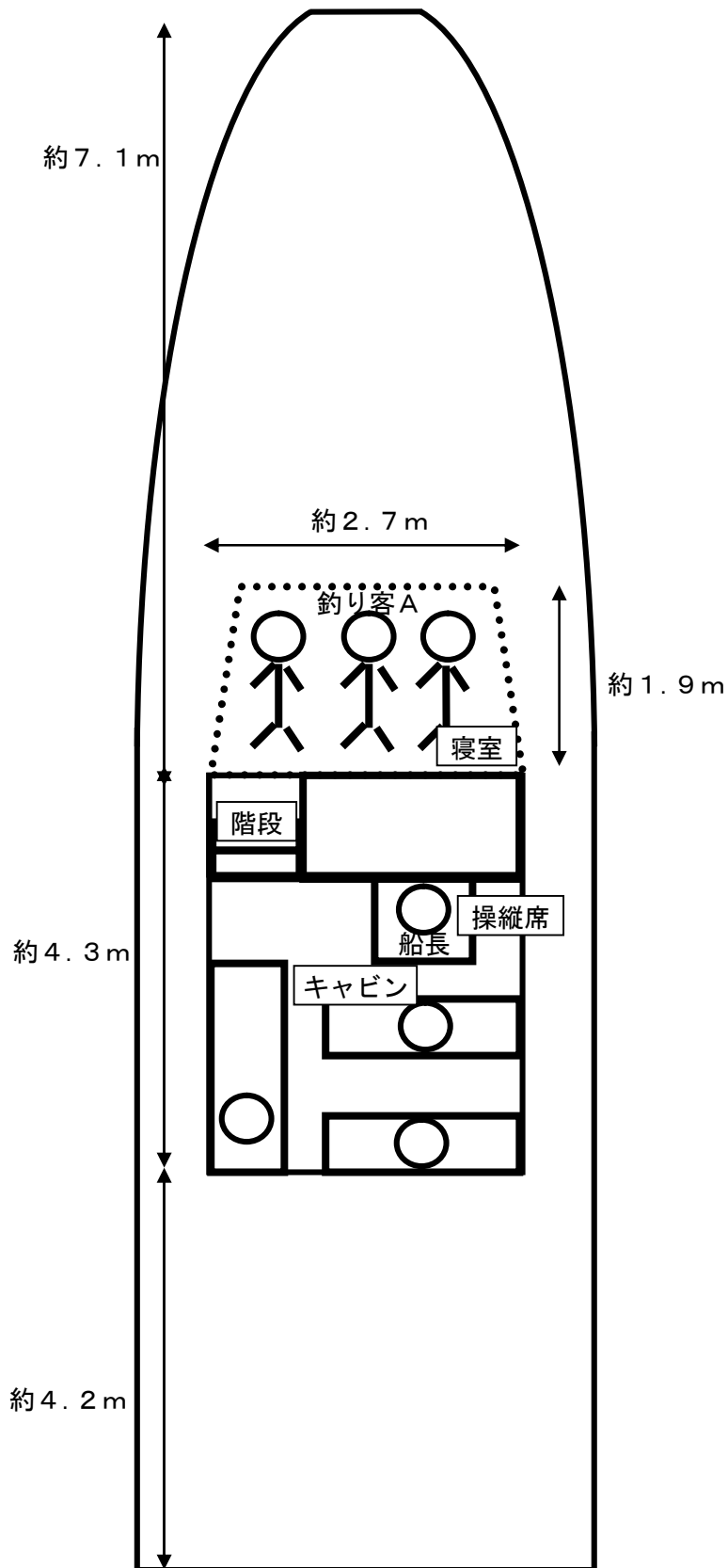


写真1 本船



写真2 キャビン前部



写真3 キャビン後部



写真4 寝室

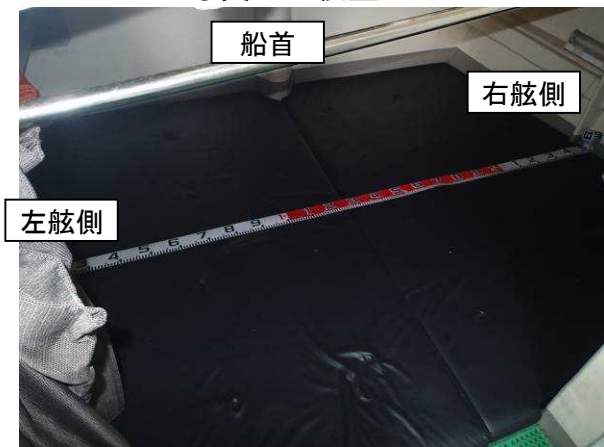


写真5 寝室に敷かれたマット

