

船舶事故調査報告書

令和7年2月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	令和6年9月2日 21時00分ごろ
発生場所	鹿児島県与論町 ^{むぎや} 麦屋漁港南南東方沖 与論島赤埼灯台から真方位190° 1,000m付近 (概位 北緯27° 00.9′ 東経128° 27.3′)
事故の概要	漁船タティダ丸は、西進中、左舷船尾方から波を受けて、転覆した。 タティダ丸は、転覆状態のまま漂流し、行方不明となった。
事故調査の経過	令和6年9月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 タティダ丸、0.2トン KG3-35680（漁船登録番号）、個人所有 5.68m(Lr)×1.66m×0.27m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、不詳
乗組員等に関する情報	船長 66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5月26日 免許証交付日 令和元年11月5日 (令和7年5月25日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	不詳（船体行方不明）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約2.8m/s、視界 良好 海象：うねり 波向南東、波高約1.0m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか1人（以下「乗組員A」という。）が乗り組み、電灯潜り漁を行う目的で、9月2日19時00分ごろ麦屋漁港を出港した。 本船は、麦屋漁港東南東方沖の漁場において、操業後、20時50分ごろ同漁港に向けて帰航を開始した。 与論島は、麦屋漁港を含む与論島南東端から南～東方沖約800

～900mを外礁^{*1}（以下「リーフ」という。）で囲まれていた。

船長は、南～東方に存在するリーフ付近では、南からの風浪の際、波が高くなることがあると認識していた。

本船は、ふだんはリーフから約50m南方沖を航行していたが、本事故当時、波が高くなかったので、リーフ付近を航行していた。（図1、図2参照）



図1 事故発生場所付近



図2 事故発生場所付近（出典：国土地理院空中写真）

本船は、左舷船尾方から波を受けながら、リーフの南方約1～2m沖に沿って約5ノットの対地速力で西進していたところ、21時00分ごろ、突然、左舷船尾方から波高約1m以上のうねりを受け、右舷側に転覆した。

船長及び乗組員Aは、本船が転覆した際、右舷側の海上に投げ出されて落水した。

船長及び乗組員Aは、本船の転覆により、錨が海底に落下し、錨索が船首部につながれているので、本船が容易に動かないと推測し、後で本船を回収しようと思い、転覆した状態の本船をそのまま放置して麦屋漁港まで泳いで帰った。

船長は、翌日、本事故発生場所付近に別の船で向かったところ、本船が見当たらず、付近を捜索したものの、発見できなかったため、所

^{*1} 「外礁」とは、島を取り囲む外側のさんご礁のことをいう。環状に島の陸地を囲むように形成されるものが多い。

	<p>属の漁業協同組合の組合長（以下「組合長」という。）に本事故の発生を報告した。</p> <p>組合長は、本事故の状況を船長及び乗組員Aから聞き、その際、船長が引き続き本船の捜索を続けると聞いたことから、本船の捜索を船長に委ねた。</p> <p>与論島北西方約50海里付近を航行中の漁船の乗組員は、9月7日、転覆した状態で漂流している本船を発見し、海上保安庁に通報した。</p> <p>海上保安庁から連絡を受けた組合長は、本船が発見されたことを船長に伝えた。</p> <p>海上保安庁は、その後、波が高くなるなどの天候の悪化のため、本船の引揚げを諦めた。</p> <p>本船は、転覆状態のまま漂流し、その後行方不明となった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 転覆後に発見された本船参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) リーフ付近の波に関する情報</p> <p>海底地形図第6505⁶（与論島）によれば、本事故発生場所付近の海域は、リーフの南方約500mから水深が20m以下となり、リーフ際は10m以下となり浅くなる。また、地元の漁業協同組合担当者によれば、リーフ付近は、波が高くなりやすい海域であると認識されていた。</p> <p>(2) 船長の認識、操船状況等に関する情報</p> <p>船長は、本事故当時、周囲が暗く波の状況が分からなかったものの、白波が立っていないようであったので、高い波には遭わないと思い、リーフ際を左舷船尾から波を受ける状況で本船を操船していたが、高い波を受けたと思った。</p> <p>船長及び乗組員Aは、救命胴衣を着用しておらず、ウェットスーツを着用していた。また、携帯電話を所持していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、麦屋漁港南南東方沖を西進中、波が高くなりやすいリーフの南端付近を航行したことから、左舷船尾方からの波高約1m以上の波により船尾が押され、右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、漁場から麦屋漁港に帰航する際、リーフ付近では、南からの風浪の際、波が高くなることがあると認識し、ふだんはリーフから約50m南方沖で本船を操船していたが、本事故当時、白波が立っていないようであり、高い波には遭わないと思っていたことから、リーフ付近で本船を操船していたものと考えられる。</p>

	<p>本船は、リーフの南端付近が水深10m以下の浅い海域であったことから、左舷船尾方から押し寄せた波が高くなり、波高約1m以上の波を受けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、麦屋漁港南南東方沖を西進中、波が高くなりやすいリーフの南端付近を航行したため、左舷船尾方からの波高約1m以上の波により船尾が押され、右舷側に転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、リーフ端付近の急に水深が浅くなる海域では波が高くなりやすく、予期せぬ高い波が打ち寄せることもあることに留意し、操船に当たっては、同リーフ端付近から安全な距離をとること。 ・ 小型船舶の甲板上にいる乗船者は、落水した場合に備え、救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶の船長は、事故時の救助要請に備え、携帯電話を防水パックに入れて携行すること。

付図1 事故発生場所概略図

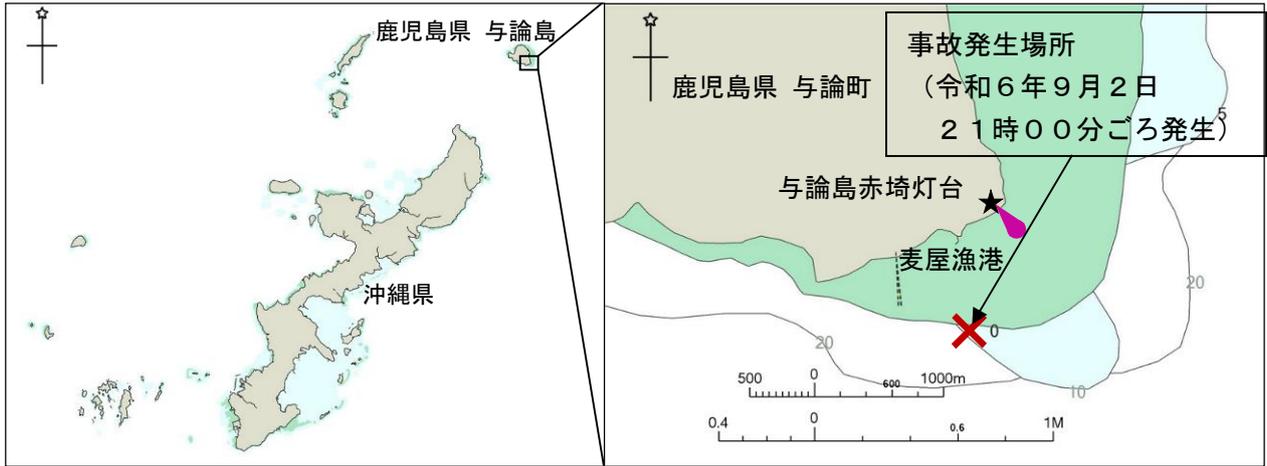


写真1 転覆後に発見された本船



那覇海上保安部提供