

船舶事故調査報告書

令和3年12月15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	令和3年6月9日 10時45分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町鹿島北東方沖 伊予鹿島灯台から真方位038° 1,300m付近 （概位 北緯32° 57.3′ 東経132° 28.0′）
事故の概要	漁船第三十一和丸は、徐々に右転しながら航行中、浅所に乗り揚げた。 第三十一和丸は、船首船底部外板等の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第三十一和丸、199トン 132987、有限会社和丸水産 47.54m×7.80m×3.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年2月15日
乗組員等に関する情報	船長 45歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成9年11月18日 免状交付年月日 平成29年5月24日 免状有効期間満了日 令和4年11月17日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部外板に破口、機関等に濡れ損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約3.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約62cm（宇和島）
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、はまち約12tを積み、令和3年6月9日09時00分ごろ愛南町内泊 ^{うちどまり} 北方沖の養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）に向け、高知県宿毛市宿毛港南方沖の養殖施設を出発した。 本船は、コースアップとしたGPS情報が重畳表示されるレーダー（以下「本件レーダー」という。）を1.5海里（M）レンジとして起動し、船長が操舵スタンドの前に立って単独で操船に当たり、約1

	<p>0.5ノットの対地速力で、自動操舵により北東進していた。</p> <p>船長は、鹿島北方沖に至った頃、自動操舵のつまみを回して右舵約5°を取り、徐々に右転しながら航行を続けた。</p> <p>船長は、10時45分ごろ本船の船首船底部に突き上げるような衝撃を感じて直ちに主機を中立運転とし、黒磐<small>くろぼえ</small>と称する水上岩付近に拡張する浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げ、通過したことを知った。</p> <p>船長は、船首部ポンプ室に損傷状況を見に行った機関長から同室の半分が浸水している旨の報告を受けて沈没の危険があると判断し、本船の乗組員に対してライフジャケットの着用を指示し、救命ボートを用意させた後、10時48分ごろ退船を命じた。</p> <p>本船が入航する方向を見ていた本件養殖施設担当者は、本船が傾いて船首部から水没しそうな状況が見えたので、沈没すると思い、10時50分ごろ作業船で本船の乗組員の救助に向かった。</p> <p>本件養殖施設担当者は、10時53分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>本船は、10時55分ごろ船首部から沈没した。</p> <p>本船の乗組員は、11時00分ごろ付近を通りかかった小型漁船に救助された後、本件養殖施設の作業船に移乗して巡視船の到着を待った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首尾共約3.3mであった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を約50回航行した経験があり、海図W151を見て、本件浅所の存在及び付近の浅所の拡張状況を知っていた。</p> <p>船長は、本事故時、天気も良く、ふだん航行している海域なので、本件レーダーを詳細表示としなくても、いつものように黒磐から約0.5～1M離し、安全に航行できると思っていた。</p> <p>船長は、本事故時、もうすぐ船首目標である本件養殖施設が見えてくると思い、目視による感覚のみで航行を続けていたので、本件浅所に接近していることに気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</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>なし</p> <p>本船は、鹿島北東方沖を徐々に右転しながら航行中、船長が、もうすぐ船首目標である本件養殖施設が見えてくると思い、目視による感覚のみで航行を続けたことから、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>

	<p>船長は、天気も良く、ふだん航行している海域なので、本件レーダーを詳細表示としなくても、安全に航行できると思っていたことから、目視による感覚のみで航行を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が鹿島北東方を徐々に右転しながら航行中、船長が、目視による感覚のみで航行を続けたため、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</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"> ・ 船橋当直者は、海図には注意として浅瀬などの周辺には他にも未発見の浅瀬などが存在することがありうるので注意することと明記されており、水上岩付近の浅所には海図に記載の水深よりも浅い場所があるので、浅所が拡張する場所から可能な限り距離を隔てて航行すること。 ・ 船橋当直者は、浅所が拡張する場所付近を航行する際、慣れた海域であっても、目視による感覚のみに頼ることなく、詳細表示としたGPSプロッター及びレーダーを活用して船位の確認を行うこと。

