

船舶事故調査報告書

令和4年6月1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10月15日 13時10分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市浮島西南西方沖の浅瀬（干出岩） 桃取水道大村島灯標から真方位077° 1,250m付近 （概位 北緯34° 30.9′ 東経136° 49.8′）
事故の概要	漁船第六富吉丸は、南東進中、干出岩に乗り揚げた。 第六富吉丸は、船尾部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年10月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第六富吉丸、2.2トン ME3-53915（漁船登録番号）、個人所有 8.60m (Lr) × 2.11m × 0.70m、FRP ディーゼル機関、174kW、昭和59年11月
乗組員等に関する情報	船長 53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6年11月8日 免許証交付日 令和2年12月15日 （令和6年11月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に破口、機関等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約157cm（鳥羽港、低潮時07時58分、潮高約68cm）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、さわらの1本釣り漁を行う目的で令和3年10月15日05時00分ごろ三重県津松阪港東方沖の漁場に向けて鳥羽市国崎漁港を出航した。 本船は、過去に加布良古水道を経由して僚船の後について航行したときのGPSプロッターの航跡に沿って航行し、‘鳥羽市長山島東方に位置する小島’（以下「本件小島」という。）寄りの東方沖を通過し、07時00分ごろ漁場に到着して漁を開始した。 本船は、南東方に移動しながら漁を行った後、12時40分ごろ国

	<p>崎漁港に向けて帰航を始めた。</p> <p>船長は、いつもどおり、本件小島の南東にある鳥羽市日向島^{ひなた}に船首を向け、GPSプロッターの航跡に沿って南東進中、‘本件小島の東方沖にある浅瀬’（以下「本件浅瀬」という。）付近に漁船2隻及び船外機の小型船舶1隻を認めた。</p> <p>船長は、本件浅瀬付近の漁船等の動静に注意しながら、本件小島と本件浅瀬の間の海域を航行していたところ、13時10分ごろ、船尾部に衝撃を感じて機関が停止し、本船が‘本件小島と本件浅瀬の間の海域の中央付近にある干出岩^{*1}’（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、機関の警報が作動したので、機関室の扉を開けたところ、機関室内が浸水していることを認め、本船が本件干出岩に乗り揚げた旨を知人に電話で伝えるとともに海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、船長が来援した巡視艇によって救助され、同艇によってロープで横抱きされて鳥羽港に向けてえい航中、浸水が進行して本船が横向きになってえい航が継続できなくなり、同ロープを離し、その後沈没した。</p> <p>船長は、本船が沈没した後、巡視艇から、来援した知人の船に移乗し、鳥羽港に帰港した。</p> <p>本船は、翌日、クレーン船により陸上に引き揚げられ、陸送の後、解体処分された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約50cm、船尾約1m30cmであった。</p> <p>船長は、本件小島東方の海域が漁場を行き来する経路の近道であるので、今までに幾度も本件小島寄りの東方沖を通過していた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの航跡に沿って航行していたつもりであったが、左舷方に存在した本件浅瀬付近の漁船等の動静を注視していて、GPSプロッターで船位を確認していなかったため、実際の船位が同航跡から東方に外れて航行していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件小島東方の海域を航行する際、ふだんからGPSプロッターの航跡に沿って航行していたので、本件小島と本件浅瀬の間の海域の中央付近を航行したことがなく、ふだんの航行時も本件干出岩が海面下に没していて見えなかったため、本件干出岩が存在していることを知らなかった。（図1参照）</p>

*1 「干出岩」とは、満潮時には水没し、干潮時に頂部が水面上に露出する岩礁であり、潮の干潮によって見え隠れするものをいう。

	<p>図1 本件小島東方海域の海底の起伏状況 (イメージ) (南方から北方を臨む)</p>
<p>分析</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、浮島西南西方沖を南東進中、本件干出岩が水面下で見えない状況下、船長が、本件小島東方の海域に本件干出岩があることを知らず、本件干出岩に向かう進路で航行したことから、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、GPSプロッターの航跡に沿って航行していたが、本件浅瀬付近の漁船等の動静を注視しながら航行を続けたことから、同航跡から東方に外れて航行していることに気付かず、本件干出岩に向かう進路で航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本船は、浮島西南西方沖を南東進中、本件干出岩が水面下で見えない状況下、船長が、本件小島東方の海域に本件干出岩があることを知らず、本件干出岩に向かう進路で航行したため、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、事前に海図等で航行する海域の水深、干出岩等の有無を把握し、干出岩が満潮時の前後には水面下で見えなくなることに留意した上、必要に応じてGPSプロッターを活用し、干出岩の位置をマークするなどして安全な進路を設定し、適切に船位を確認して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

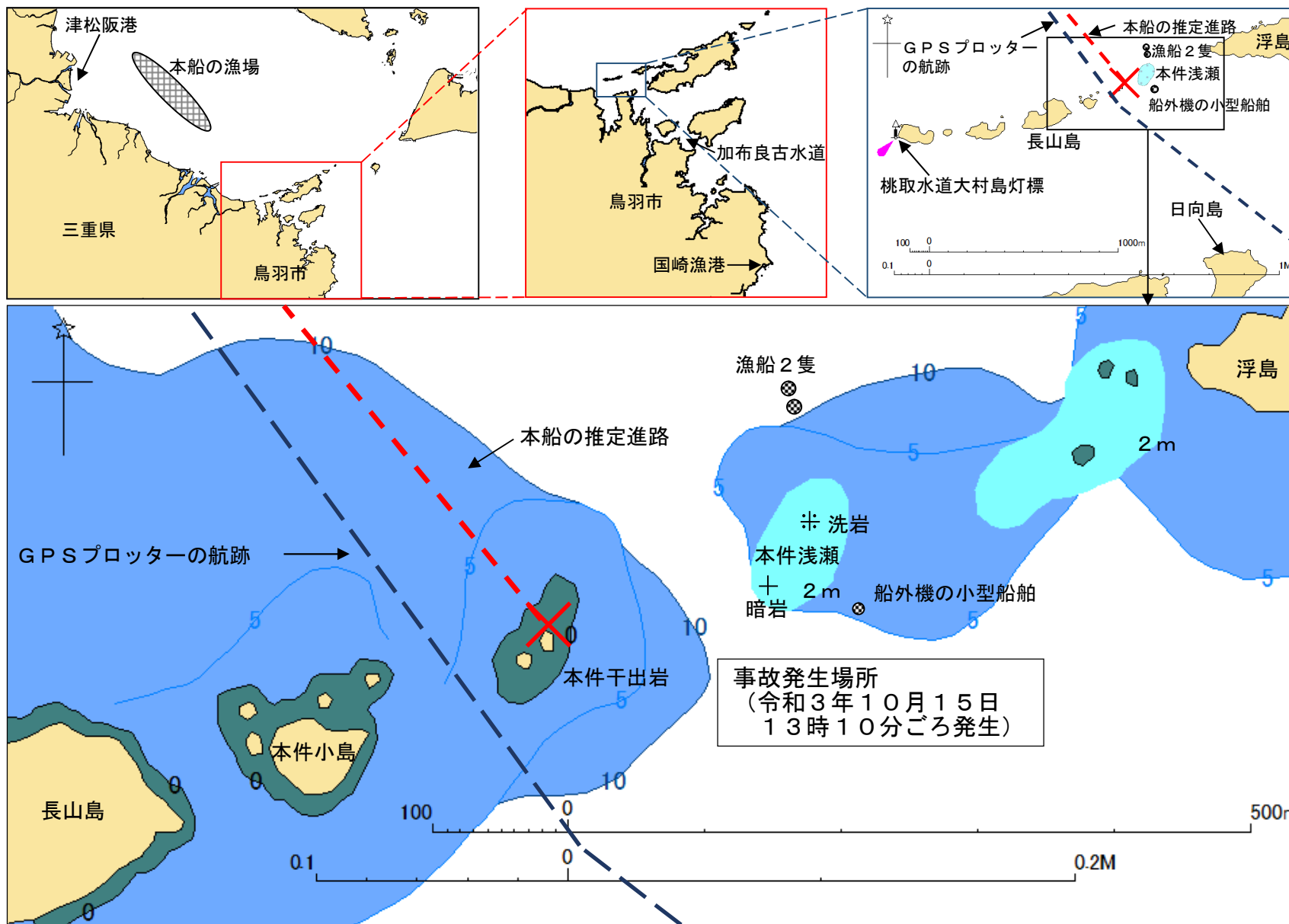


写真1 本船



写真2 本船の損傷状況

