

船舶事故調査報告書

令和5年10月18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	浸水
発生日時	令和4年9月23日 13時50分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第6区 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位211°2海里（M）付近 （概位 北緯34°58.9′ 東経136°46.9′）
事故の概要	遊漁船 ^{ソルマ} SORMA 8は、北東進中、船尾端の船倉に浸水し、のちに沈没した。
事故調査の経過	令和4年10月12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	遊漁船 SORMA 8、5トン未満 244-16382愛知、個人所有 6.14m（Lr）×1.98m×0.84m、FRP ガソリン機関、51.5kW、平成8年7月
乗組員等に関する情報	船長 52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8年3月13日 免許証交付日 令和3年2月15日 （令和8年3月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没して全損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 3、視程 7～8km 海象：波向 南南東、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、愛知県常滑市中部国際空港沖の釣り場に向け、令和4年9月23日06時00分ごろ名古屋港第4区の定係地を出航した。 本船は、釣り場に到着して釣りを始め、その後釣果を求めて移動を繰り返したのち、帰港することとし、13時15分ごろ三重県四日市港沖を出発した。 船長は、和船型の船外機船である本船の船体中央やや後方にある遠隔操縦スタンドの前に立って操縦に当たり、名古屋港第6区に至って

	<p>定係地に向けて北東進していたところ、船尾が沈んでいることに気が付き、13時50分ごろ、船外機を停止し、船尾端にある船倉の蓋を開け、船倉内を覗きこんだところ、浸水していることに気付いた。</p> <p>船長は、あか汲みを使用して排水を試みたものの、浸水箇所が分からず、浸水量も多く、排水が間に合わなかったので沈没する危険を感じ、付近に錨泊していた貨物船（以下「A船」という。）の船上にいた乗組員に支援を求めた。</p> <p>船長は、本船の係留索を船首クリートにとり、A船のハンドレールに固定してもらって接舷し、A船の乗組員が掛けたはしごにより、釣り客2人と共にA船に移乗した。</p> <p>本船は、船尾から海中に没して半没状態となったのち、船首クリートにとった係留索がほどけ、そのまま沈没した。</p> <p>船長及び釣り客2人は、14時14分ごろA船の船長から118番通報を受けて派遣された巡視艇に移乗し、名古屋港に帰港した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、発航前に船倉の浸水を認めておらず、本事故発生の前に、浅所に乗り揚げたり、船底に衝撃を受けたりしたことはなかった。</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>不明 不明 不明</p> <p>本船は、名古屋港第6区を定係地に向けて北東進中、船尾端にある船倉に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が発航前に船倉の浸水を認めておらず、本事故発生の前に浅所に乗り揚げたり、船底に衝撃を受けたりしたことがなく、また、船倉内の排水を試みた際に浸水箇所が分からず、のちに沈没していることから、浸水に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船は、船長が船首クリートにとっていた係留索がほどけたことから、沈没したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が名古屋港第6区を定係地に向けて北東進中、船尾端にある船倉に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等による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"> ・ 小型船舶の操縦者は、浸水するなどして応急的に他船等に接舷して係船する場合には、係留索が容易にほどけない結び方とし、船体がそれ以上沈むことのないよう複数の係留索を張った状態で係留し、可能であれば防舷材等の浮力のあるものを船体に取り付けるなど、船舶の適切な保全を図ること。 ・ 小型船舶の操縦者は、万が一船舶が沈没することがある場合、その後の引揚げが容易になるよう、浮きを付けた水深以上の長さの

	ロープを船体に結び付けておくことが望ましい。
--	------------------------

付図1 事故発生場所概略図

