船舶インシデント調査報告書

令和８年４月２２日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和７年１１月５日　１２時５５分頃
発生場所	千葉県富津市富津岬北西方沖 第２海堡灯台から真方位０７３°　１．７海里付近 （概位　北緯３５°　１９．２′　東経１３９°　４６．５′）
インシデントの概要	漁船第二治平丸は、南進中、浅瀬に座洲した。
インシデント調査の経過	令和７年１１月１７日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船　第二治平丸、３．４トン ＣＢ３－８８７４１（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北、風力　３、視界　良好 海象：波高　約０．５ｍ、潮汐　上げ潮の中央期
インシデントの経過	本船は、船長ほか１人が乗り組み、神奈川県川崎市沖でたちうお延縄漁を終え、富津市竹岡漁港に向けて帰航を開始した。 船長は、ＧＰＳプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛け、手動操舵によって１０～１１ノットの対地速力で本船を南進させていた。 船長は、以前、本船に乗組員として乗船していた頃、当時の船長が第１海堡を左舷方に見ながら帰航していたことを知っていたが、本インシデント当日は漁場から竹岡漁港までの最短距離を航行しようと思い、第１海堡を右舷方に見ながら帰航していた。 船長は、ＧＰＳプロッターを活用して船位及び水深の確認を行わず、目視のみで周りの景色を見ながら操船していたところ、本船が富津岬北西方沖の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に座洲した。（図１参照）

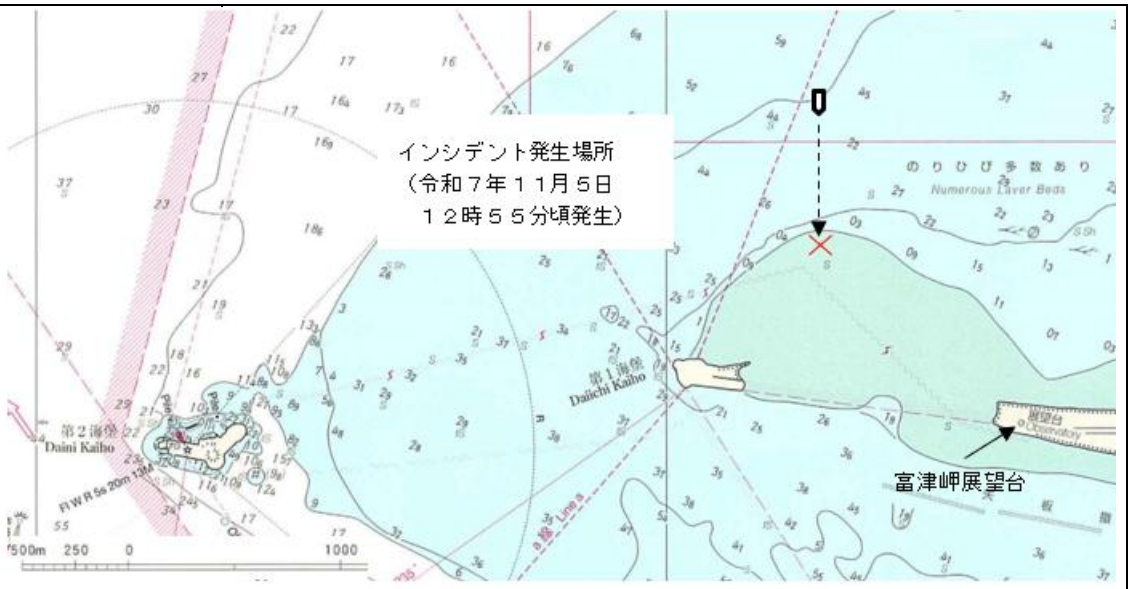
<table>
<tr><td></td><td> 

図１　インシデント発生場所概略図（海図Ｗ１０８１部分）</td></tr>
<tr><td></td><td>船長は１１８番通報し、乗組員は海上保安庁から依頼を受けた水難救済会富津救難所の救助船によって救助された。
本船は、富津市所在の漁業協同組合の漁船によって引き出され、船長が操船して竹岡漁港に戻った。
船長は、令和７年３月に船長となって以来、操船経験がなく、インシデント発生場所付近を航行するのが初めてであったものの、事前に航行予定海域の水路調査を行っておらず、また、以前に親族から富津岬と第１海堡との間の海域に本件浅瀬が存在するのを聞いていたが、座洲するほど浅いとは知らなかった。</td></tr>
<tr><td>分析</td><td>船長は、船長としての操船経験がなく、本件浅瀬付近を航行させるのが初めてであり、以前、親族から本件浅瀬の位置をおおむね聞いていたが、座洲の危険性に対する安全意識が低かったことから、本件浅瀬の正確な位置や深さについて、発航前及び航行中に海図又はＧＰＳプロッターで確認していなかったものと考えられる。
このことから、船長は、本件浅瀬の位置を知らないまま、本船を航行させ、本船が本件浅瀬に座洲したものと考えられる。</td></tr>
<tr><td>原因</td><td>本インシデントは、船長が事前に本件浅瀬付近の水路調査を行っていなかったため、また、本船が富津岬北西方沖を南進中、船長がＧＰＳプロッターを活用して水深を確認しなかったため、本船が本件浅瀬に座洲したものと考えられる。</td></tr>
<tr><td>再発防止策</td><td>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。
・船長は、初めて操船する海域においては、事前に海図等で水路調査を行い、操船する海域付近の浅瀬等の存在を把握しておくこと。
・船長は、航行中、目視のみに頼ることなく、ＧＰＳプロッターを活用して船位及び水深の確認を適切に行うこと。</td></tr>
</table>