

船舶事故調査報告書

令和3年6月2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

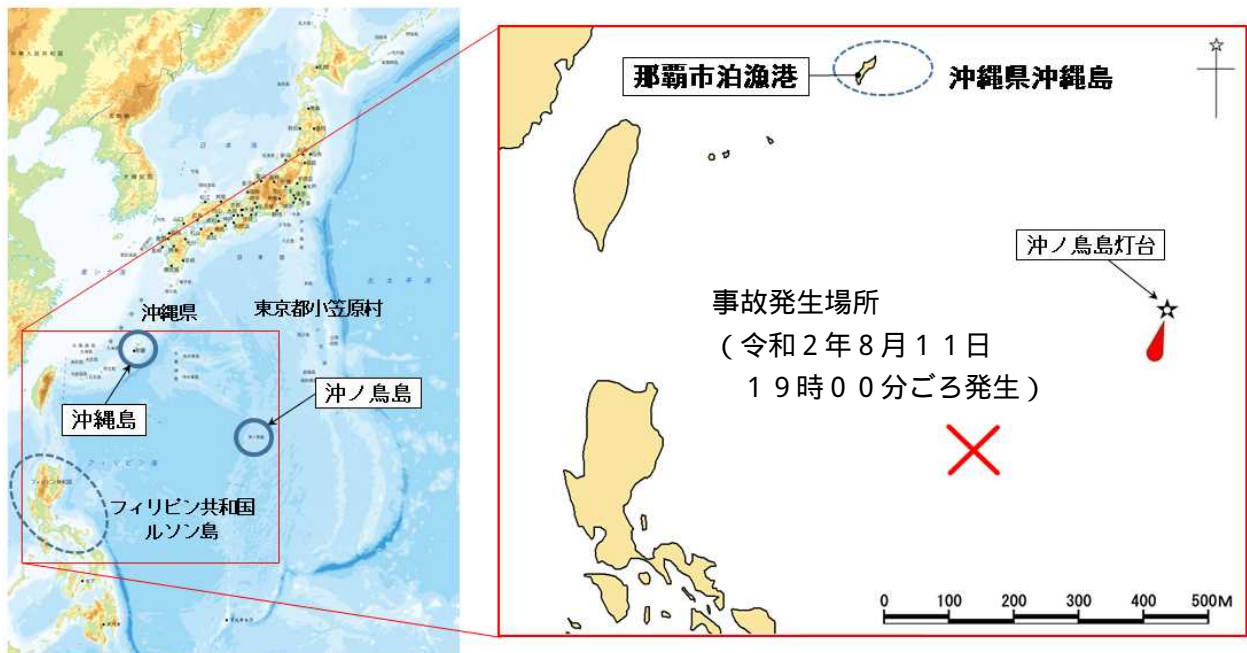
委員 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	令和2年8月11日 19時00分ごろ
発生場所	東京都小笠原村沖ノ鳥島南西方沖 沖ノ鳥島灯台から真方位234°37.1海里（M）付近 （概位 北緯16°45.0 東経130°50.0）
事故の概要	漁船第七良照丸は、北北西進中、機関室に浸水して沈没した。
事故調査の経過	令和2年9月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第七良照丸、18トン ON2-0417（漁船登録番号）、個人所有 14.49m（Lr）×3.49m×1.38m、FRP ディーゼル機関、船内機、423kW、昭和58年11月20日 第296-16779号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 47歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年7月27日 免許証交付日 平成28年6月15日 （令和3年7月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2.5m
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか4人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、フィリピン共和国ルソン島東方沖で操業を終え、令和2年8月10日沖縄県那覇市泊漁港に向けて約6.5ノットの速力で北北西進を開始した。 機関長（一級小型免許保有）は、船長とともに船橋当直中、11日01時50分ごろ船橋の主機操縦監視盤で警報を示す表示灯が点滅して回転計の指示値が大きく変動することに気付き、主機の運転音にうなりを感じて不審に思って機関室に入ったところ、室内のビルジの水位が主機のクラッチの中程の高さまで達し、プロペラ軸付近で水が揺

	<p>き上げられている状態であることが分かった。</p> <p>本船は、万が一に備えて乗組員全員を起床させた後、主機及びディーゼル発電機を止めて冷却海水の船底弁等を全て閉鎖したものの水位が上がり続け、また、機関室内は船内電源の喪失により暗闇となり排水することができなかった。</p> <p>本船は、付近で操業する漁船が僚船であることを知り、04時44分ごろ漁業無線海岸局を通じて僚船船長に救援の要請を行い、他船との衝突を防ぐためにマストに操業中に使用する点滅灯を取り付けるなどして夜明けを待ち、日出後に非常用位置指示無線標識装置（EPIRB）等を持って乗組員全員が救命筏<small>いかだ</small>に乗り込み僚船の到着を待った。</p> <p>乗組員全員は、09時38分ごろ来援した僚船に移乗した後、やがて船内への浸水が進んで右舷方に横倒しとなった本船の監視を続け、19時00分ごろ船尾より沈没する本船を見届けた後に帰港を開始し、14日夜泊漁港に到着した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 僚船による救助風景、写真2 転覆した本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故発生当時、発電機付原動機（ディーゼル機関）及び漁獲物船倉の冷凍機がそれぞれ不調なので、操業を切り上げて泊漁港に向かっていた。</p> <p>本船の建造造船所の担当者によれば、機関室にはビルジの高位警報装置が備え付けられていた。</p> <p>本船は、魚群探知機（ソナー）が以前から故障しているので使用しておらず、機関室船底部に備え付けられていた同機検出器（船底貫通「スルーハル」型センサー）の状態を確認されていなかった。</p> <p>船長（六級機関免状保有）は、日々機関室の点検等も行っており、毎日約20の機関室ビルジを排出していたが、本事故発生当時、機関室ビルジの高水位警報が鳴ったのを聞いておらず、また、発電機付原動機等の不調も機関室ビルジを増加させるものではないので、機関室に浸水が発生した原因が分からなかった。</p> <p>機関長は、10日（本事故発生前日）夕刻、機関室内で点検を行った際、主機を始めとする機器類及び配管等から油水の漏えいがないことを確認していた。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>本船は、フィリピン共和国ルソン島東方沖を北北西進中、機関室に浸水が生じて沈没したものと推定される。</p> <p>本船は、機関室ビルジの高位警報装置が作動しなかったことから、</p>

	<p>機関室に浸水が発生したことを早期に知ることができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、主機及び発電機を停止した後、船内電源の喪失により機関室内が暗闇となったことから、浸水原因の確認、機関室内への浸水量の抑制や減少をさせることができず、船体の傾斜が進んで乗組員の退船に至った可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、機関室に浸水した経緯等は明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、フィリピン共和国ルソン島東方沖を北北西進中、機関室に浸水が生じたことにより発生し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"> ・ 船舶所有者及び船長は、機関室ビルジの高位警報装置のテストを定期的に行い、確実に作動することを確認すること。 ・ 乗組員は、船内電源の喪失を伴う機関室内で発生した浸水事故に備え、非常用照明（携帯電灯）及び適当数のバケツ等を準備しておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



※ 国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用

写真1 僚船による救助風景



写真2 転覆した本船

