

## 船舶事故調査報告書

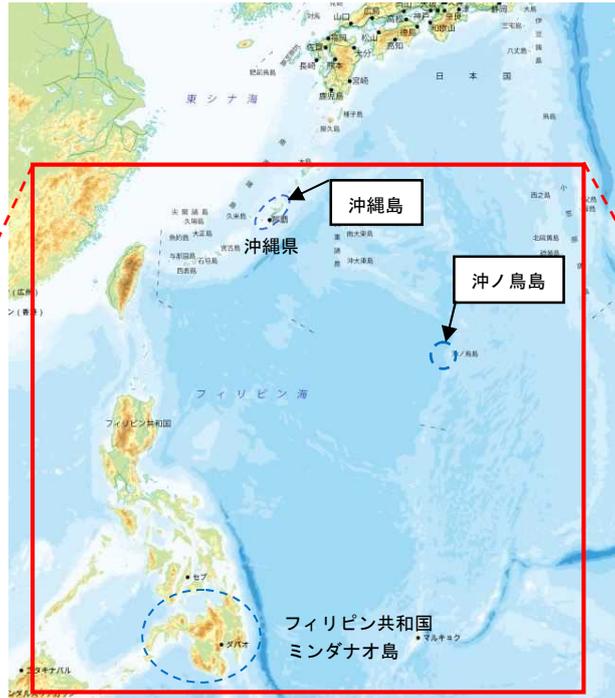
令和5年10月18日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	令和4年9月4日 18時00分ごろ
発生場所	東京都小笠原村沖ノ鳥島南南西方沖（フィリピン共和国ミンダナオ島北東方沖） 沖ノ鳥島灯台から真方位211°550海里（M）付近 （概位 北緯12°25.0′ 東経131°18.0′）
事故の概要	漁船第八裕盛丸は、航行中、機関室に浸水して沈没した。
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（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 第八裕盛丸、19.98トン ON2-0560（漁船登録番号）、個人所有 14.99m（Lr）×3.70m×1.50m、FRP ディーゼル機関、736kW、昭和51年11月12日 第296-15638号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 67歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年8月11日 免許証交付日 令和2年9月17日 （令和8年1月25日まで有効） 六級海技士（機関） 免許年月日 平成8年11月19日 免状交付年月日 平成30年10月10日 免状有効期間満了日 令和5年10月9日
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 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか4人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、令和4年8月8日10時00分ごろ沖縄県那覇市泊漁港を出航し、フィリピン共和国ミンダナオ島北東方沖でまぐろ浮きはえ縄漁の操業を終え、9月4日04時00分ごろ泊漁港に向けて約6.5ノットの

	<p>対地速力で帰航を開始した。</p> <p>船長は、07時50分ごろ見回りのため機関室へ入った際、主機の中程の高さまで浸水し、ビルジポンプの電動機が水没していることを認め、乗組員により排水できる状況ではないと思い、乗組員4人を操舵室に集めて状況を説明し、主機を停止して漂泊を始めた。</p> <p>船長は、08時10分ごろ、付近の漁場で操業していた僚船船長に無線で救助を依頼するとともに、漁業無線局へ本船の機関室に浸水が生じて僚船に救助を依頼した旨の通報を行った。その後、本船は、ディーゼル発電機からの船内電源の供給を失った。</p> <p>船長及び乗組員4人は、13時00分ごろ僚船による救助に備えて救命筏を投下して移乗し、14時00分ごろ来援した僚船に救助された。</p> <p>本船は、18時00分ごろ沈没した。</p> <p>船長及び乗組員4人を救助した僚船は、本船の沈没を見届けてから帰航を始め、12日19時30分ごろ泊漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、3日08時00分ごろに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海水の漏えいがないことを確認していた。</p> <p>本船には、機関室ビルジ液面高位警報（以下「ビルジ警報」という。）装置が装備されていた。</p> <p>船長は、ビルジ警報が鳴っていなかったため、浸水を認めた後、操舵室後方の布で仕切られた場所にあるビルジ警報装置の配線用遮断器（ブレーカー）を確認したところ、配線用遮断器が落ちていたことを認め、航行中、船体の動揺等により配線用遮断器に人又は物が接触し、落ちた可能性があると思った。</p> <p>船長は、これまでの航海で、機関室内のビルジ液面が高位になったときにビルジ警報が鳴っていたので、ビルジ警報装置は異常なく作動していると思っており、ビルジ警報装置の定期的な点検を行っていなかった。</p> <p>船長及び乗組員4人は、退船時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、これまで船長職をとることができる乗組員を雇い、自らは機関長として乗船して本船を運航していたが、出航時に雇っていた船長が病気で乗船できず、代わりの船長を探したが見付からなかったため、本船の操船経験のある自らが船長と機関長の両職務を行うこととして出航した。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）によれば、沿海区域の境界からその外側80M以遠の水域を航行する帆船以外の小型船舶は、小型船舶操縦者のほか、機関長として、六級海技士（機関）の資格又はこれより上級の資格についての海技免許を受け</p>

	<p>た者を乗船させることとされている。</p> <p>また、船員法等によれば、本航海を行う場合、船舶所有者は、証印を受けている甲板部航海当直部員を3人搭乗させる必要があったが、本船に乗り組んでいた甲板部航海当直部員は、船長を含め2人であった。</p>
<p><b>分析</b></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 なし</p> <p>本船は、フィリピン共和国ミンダナオ島北東方沖を航行中、機関室に浸水して沈没したものと考えられるが、本船が沈没しており、機関室内に浸水した経緯等を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、ビルジ警報装置の配線用遮断器が落ちていたことから、ビルジ警報が鳴らず、機関室に浸水が生じていたことに早期に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、フィリピン共和国ミンダナオ島北東方沖を航行中、機関室に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長及び機関長は、機関室のビルジ液面高位警報装置の配線用遮断器の点検を定期的に行い、確実に配線用遮断器が入っていることを確認すること。</li> <li>・ 船舶所有者等は、法令に定められた乗組み基準に従い、有効な海技免状等を有する乗組員を船舶に乗り組ませること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図を加工して制作

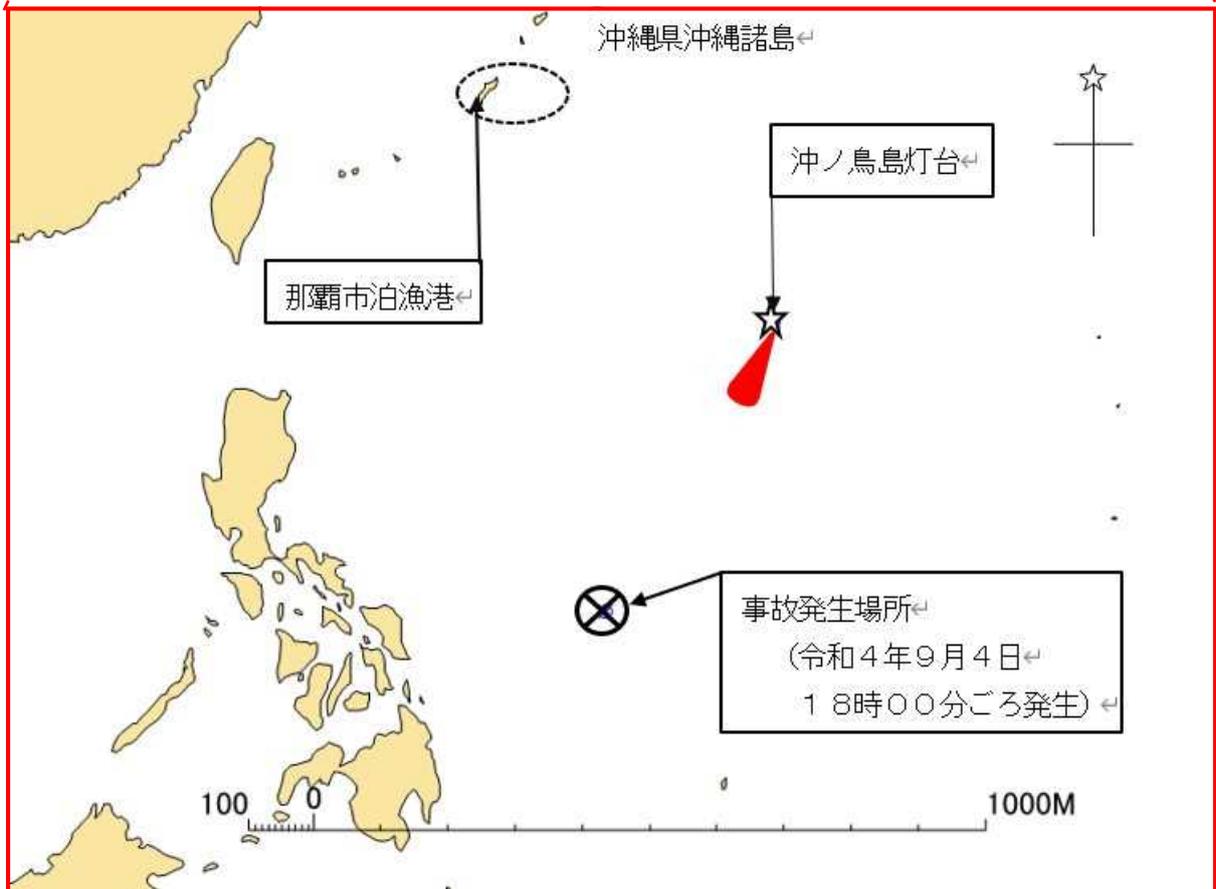


写真1 本船



(船長提供)