

船舶事故調査報告書

令和7年7月16日

運輸安全委員会（海事部会）議決

委員長 李家賢一

委員 伊藤裕康（部会長）

委員 上野道雄

委員 早田久子

委員 高橋明子

事故種類	沈没
発生日時	令和2年12月23日 04時00分前ごろ
発生場所	和歌山県西牟婁郡すさみ町の南西約30kmの沖合
事故の概要	活魚運搬船第八しんこう丸は、船長ほか5人が乗り組み、愛媛県南宇和郡愛南町鹿島沖を出航し、三重県尾鷲市尾鷲港に向けて航行中、令和2年12月22日19時30分ごろ、他社の活魚運搬船の乗組員に目撃された後、乗組員全員と共に行方不明となった。 第八しんこう丸は、令和6年2月17日、海上保安庁の調査により、和歌山県西牟婁郡すさみ町の沖合に沈没していることが確認された。
事故調査の経過	令和2年12月30日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1人の船舶事故調査官を指名した。 令和3年1月13日～15日口述聴取及び現場調査、令和3年12月6日、令和4年3月7日、10日、令和5年5月17日口述聴取、令和7年4月11日回答書受領、令和7年4月23日、5月1日口述聴取 令和3年12月16日、その時点までの事実調査結果に基づき、国土交通大臣に対して経過報告を行い、公表した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で行方不明となったため行わなかった。

事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	活魚運搬船 第八しんこう丸、199トン 131439、有限会社戸田水産（A社） 46.84m×7.80m×3.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年4月2日 （写真1 参照）  写真1 本船（A社提供、竣工時撮影）
貨物に関する情報	第八しんこう丸（以下「本船」という。）は、本事故時、魚倉内に愛媛県南宇和郡愛南町鹿島沖の養殖生け簀^{いけす}で積み込んだ養殖ぶりの活魚約40tを積載していた。
乗組員等に関する情報	船長 49歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成3年12月4日 免状交付年月日 平成28年11月25日 有効期間満了日 令和3年12月3日 航海士 47歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成21年2月17日 免状交付年月日 平成31年2月15日 有効期間満了日 令和6年2月16日 機関長 25歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成26年9月17日 免状交付年月日 令和元年8月19日 有効期間満了日 令和6年9月16日 部員 56歳 部員 52歳 部員 25歳
死傷者等	行方不明 6人（乗組員全員）

損傷	不明																																																																																																												
気象・海象	(1) 気象 本船が他社の活魚運搬船の乗組員に目撃された室戸岬西方沖から、尾鷲市に至る海域の近傍に位置する室戸岬特別地域気象観測所及び潮岬特別地域気象観測所における令和２年１２月２２日１９時３０分から２３日０４時００分にかけての観測値は、次のとおりであった。 ① 室戸岬特別地域気象観測所 本船が目撃された位置（後述「事故の経過」（1）参照）の東北東方約２１．１海里（M）（約３９km）に位置する室戸岬特別地域気象観測所の観測値 天気 曇りのち晴れ <table><tr><th rowspan="2">日時</th><th colspan="2">平均</th><th colspan="2">最大瞬間</th></tr><tr><th>風向</th><th>風速 (m/s)</th><th>風向</th><th>風速 (m/s)</th></tr><tr><td>22 日 19:30</td><td>西北西</td><td>8.8</td><td>西北西</td><td>13.4</td></tr><tr><td>20:00</td><td>西北西</td><td>11.3</td><td>北西</td><td>16.4</td></tr><tr><td>21:00</td><td>西北西</td><td>12.1</td><td>西北西</td><td>16.1</td></tr><tr><td>22:00</td><td>北西</td><td>7.2</td><td>北西</td><td>11.0</td></tr><tr><td>23:00</td><td>北西</td><td>4.7</td><td>北西</td><td>7.4</td></tr><tr><td>23 日 00:00</td><td>北西</td><td>6.3</td><td>北西</td><td>8.0</td></tr><tr><td>01:00</td><td>北西</td><td>6.1</td><td>北西</td><td>7.4</td></tr><tr><td>02:00</td><td>北西</td><td>5.9</td><td>北西</td><td>6.9</td></tr><tr><td>03:00</td><td>北西</td><td>5.5</td><td>北西</td><td>6.7</td></tr><tr><td>04:00</td><td>北西</td><td>5.3</td><td>北西</td><td>5.8</td></tr></table> ② 潮岬特別地域気象観測所 本船が発見されたすさみ町の南西約３０kmの沖合（後述「事故の経過」（2）参照）の東北東方約２３．２M（約４３km）に位置する潮岬特別地域気象観測所の観測値 天気 晴れ時々曇り一時雨 <table><tr><th rowspan="2">日時</th><th colspan="2">平均</th><th colspan="2">最大瞬間</th></tr><tr><th>風向</th><th>風速 (m/s)</th><th>風向</th><th>風速 (m/s)</th></tr><tr><td>22 日 19:30</td><td>北</td><td>2.9</td><td>北</td><td>5.1</td></tr><tr><td>20:00</td><td>北北西</td><td>2.3</td><td>北</td><td>4.6</td></tr><tr><td>21:00</td><td>北北西</td><td>4.1</td><td>北北西</td><td>7.0</td></tr><tr><td>22:00</td><td>北北西</td><td>3.8</td><td>北北西</td><td>6.6</td></tr><tr><td>23:00</td><td>北</td><td>3.6</td><td>北北西</td><td>6.5</td></tr><tr><td>23 日 00:00</td><td>北北西</td><td>5.0</td><td>北西</td><td>8.4</td></tr><tr><td>01:00</td><td>西北西</td><td>3.1</td><td>西北西</td><td>5.6</td></tr><tr><td>02:00</td><td>西北西</td><td>3.8</td><td>西</td><td>6.7</td></tr></table>	日時	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	22 日 19:30	西北西	8.8	西北西	13.4	20:00	西北西	11.3	北西	16.4	21:00	西北西	12.1	西北西	16.1	22:00	北西	7.2	北西	11.0	23:00	北西	4.7	北西	7.4	23 日 00:00	北西	6.3	北西	8.0	01:00	北西	6.1	北西	7.4	02:00	北西	5.9	北西	6.9	03:00	北西	5.5	北西	6.7	04:00	北西	5.3	北西	5.8	日時	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	22 日 19:30	北	2.9	北	5.1	20:00	北北西	2.3	北	4.6	21:00	北北西	4.1	北北西	7.0	22:00	北北西	3.8	北北西	6.6	23:00	北	3.6	北北西	6.5	23 日 00:00	北北西	5.0	北西	8.4	01:00	西北西	3.1	西北西	5.6	02:00	西北西	3.8	西	6.7
日時	平均		最大瞬間																																																																																																										
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																																																																																									
22 日 19:30	西北西	8.8	西北西	13.4																																																																																																									
20:00	西北西	11.3	北西	16.4																																																																																																									
21:00	西北西	12.1	西北西	16.1																																																																																																									
22:00	北西	7.2	北西	11.0																																																																																																									
23:00	北西	4.7	北西	7.4																																																																																																									
23 日 00:00	北西	6.3	北西	8.0																																																																																																									
01:00	北西	6.1	北西	7.4																																																																																																									
02:00	北西	5.9	北西	6.9																																																																																																									
03:00	北西	5.5	北西	6.7																																																																																																									
04:00	北西	5.3	北西	5.8																																																																																																									
日時	平均		最大瞬間																																																																																																										
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																																																																																									
22 日 19:30	北	2.9	北	5.1																																																																																																									
20:00	北北西	2.3	北	4.6																																																																																																									
21:00	北北西	4.1	北北西	7.0																																																																																																									
22:00	北北西	3.8	北北西	6.6																																																																																																									
23:00	北	3.6	北北西	6.5																																																																																																									
23 日 00:00	北北西	5.0	北西	8.4																																																																																																									
01:00	西北西	3.1	西北西	5.6																																																																																																									
02:00	西北西	3.8	西	6.7																																																																																																									

	03:00	北北西	5.6	北北西	11.2
	04:00	西北西	5.8	西北西	10.6
事故の経過	(2) 海象 室戸岬西方沖から尾鷲市に至る海域の近傍に位置する気象庁の沿岸代表点（土佐湾及び紀伊水道）における令和2年12月22日21時及び23日09時の波浪推算値は次のとおりであった。 ① 土佐湾 12月22日21時 周期：4秒、波高：0.5m 23日09時 周期：2秒、波高：0.3m ② 紀伊水道 12月22日21時 周期：10秒、波高：0.3m 23日09時 周期：4秒、波高：0.7m (3) 他社の活魚運搬船の乗組員の観測による気象及び海象 令和2年12月22日19時30分ごろ本船を目撃した他社の活魚運搬船の乗組員（後述「事故の経過」参照）によれば、本船を目撃した19時30分ごろの室戸岬西方沖は、天気が良く、波も小さかった。				
	(1) 出航から行方不明となるまでの経過 本船は、船長ほか5人が乗り組み、荷受会社（以下「B社」という。）向けの養殖ぶりの活魚約40tを積載し、令和2年12月22日11時00分ごろ、愛南町鹿島沖から尾鷲港に向けて出航した。 A社関係者は、22日13時00分ごろ、本船と業務連絡を行ったが、このとき、本船から異常の報告を受けなかった。 大分県佐伯市入津湾から尾鷲港に向かっていた他社の活魚運搬船の乗組員は、22日19時30分ごろ、室戸岬西南西方沖（室戸岬灯台から真方位238° 約21M付近（概位 北緯33° 03.6′ 東経133° 49.5′））において、自船と同じく東北東の方向に航行する本船を双眼鏡ではっきりと目撃した。その後、当該他社の活魚運搬船は、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行する本船の左舷側を約1M隔てて、約10knの速力で追い越した。 B社関係者は、入港予定の23日15時00分ごろになっても本船が尾鷲港に到着しないので、その旨をA社に連絡した。 B社から連絡を受けたA社関係者は、本船の船舶電話の番号や本船の乗組員の携帯番号に電話を掛けたが、いずれもつながらなかったため、少しおかしいなとは思ったが、潮の関係などで本船の入港が遅れることもあるだろうと思い、18時00分ごろまで待つてみることにした。 A社関係者は、18時00分ごろ、本船と本船の乗組員に電話				

を掛けたが、このときもつながらなかった。A社関係者は、更に19時00分まで待って連絡を試みたが、本船にも本船の乗組員にもつながらなかったため、19時30分ごろ海上保安庁に通報した。海上保安庁の巡視船及び航空機による捜索が行われ、令和2年12月24日08時30分ごろ、同庁所属の航空機が、すさみ町の沖合で浮流油を発見した。海上保安庁は、令和2年12月29日17時00分をもって、以降の捜索を巡視船及び航空機による通常のしょう戒に併せた捜索に切り替えた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

(2) 本船の発見に至る経過

海上保安庁は、本船が行方不明となったと思われる時間帯にすさみ町の沖合を航行していた船舶（以下「付近航行船」という。）について、外観調査や聞き取り等を実施した。

海上保安庁は、この調査の過程で、付近航行船のうち2隻の船舶のレーダー記録から、単独で東向け航行する本船と思われる船舶の映像が、至近に航行船舶がない中で、令和2年12月23日04時00分前ごろ、すさみ町の沖合において消失する状況を確認した。

海上保安庁は、令和4年2月、すさみ町の沖合で「船舶らしき物件」を発見した旨の情報提供を受け、令和6年2月、民間調査船及び遠隔操作無人探査機による調査を実施した。調査の結果、すさみ町の南西約30kmの沖合で、船底部が海底に着底した状態の船体が発見され、本船であることが確認された。

海上保安庁によれば、令和7年4月8日現在、沈没の原因となり得る本船の損傷は確認されていない。

(写真2 参照)



写真2 本船（船首外板の状況）
（海上保安庁提供の動画より）

	(3) 搜索の状況 令和7年4月8日現在、本船の乗組員は発見されていない。 (4) 沈没場所に関する情報 海図W77によれば、本船が沈んでいるすさみ町の南西約30kmの水深は約1,500mである。
その他の事項	(1) 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置^{*1}（以下「EPIRB」という。）からの遭難信号に関する情報 本船は、EPIRBを搭載していたが、海上保安庁は、本船のEPIRBからの遭難信号を受信していない。 また、本船のEPIRB自体も、本事故後、発見されていない。 (2) 救命いかだに関する情報 本船は、膨張式救命いかだ（以下「救命いかだ」という。）を1基搭載していたが、本事故後、本船の救命いかだは発見されていない。 (3) AIS信号に関する情報 本船は、簡易型AIS（船舶自動識別装置）^{*2}を任意で搭載していたが、本船のAIS信号は、本船の本事故前の航海中である令和2年12月14日02時29分ごろ和歌山県御坊市沖（北緯33°48.2′東経135°05.9′）で送信されたことが確認されたのを最後に、以後確認されていない。 (4) 浮流油に関する情報 海上保安庁は、令和2年12月24日08時30分ごろ、すさみ町の沖合で浮流油を発見し、採取したが、本船の燃料油との同一性については、令和7年4月8日現在判明していない。 (5) 他船との衝突の可能性に関する情報 海上保安庁は、本船と他船との衝突の可能性を調べるために、付近航行船について、他船との衝突の痕跡等を調べたが、令和7年4月8日現在、他船と衝突した可能性のある船舶は確認されていない。 (6) 本船の構造及び船舶検査に関する情報 一般配置図によれば、本船は、船首楼及び船尾楼を備えた船尾船橋型の活魚運搬船であり、上甲板下に船首からフォアピークタンク^{*3}（以下「FPT」という。）、燃料油タンク、魚倉ポンプ室及

^{*1} 「浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置」とは、人工衛星に向けて遭難信号を発するブイ方式の無線装置をいい、船舶が沈没したときに水圧センサが働いて自動的に浮揚し、遭難信号を発信するものをいう。

^{*2} 「AIS : Automatic Identification System（船舶自動識別装置）」とは、船舶の識別符号、種類、船名、船位、針路等に関する情報を自動的に送受信し、船舶相互間、陸上局の航行援助施設等との間で交換する装置をいい、「簡易型AIS」とは、国際条約で一定の船舶に対して搭載が義務付けられたAISより出力が小さく、送受信する情報項目を船名、船位、速力、針路、船種等に限定した装置をいう。

^{*3} 「フォアピークタンク」とは、船首部の上甲板より下の位置にあるタンクをいい、一般的に船内で使用する清水を積載するタンクとして使用される。

び魚倉が配置されていた。魚倉は、両舷に各 4 個、合計 8 個が配置されており、各魚倉の船底及び両舷の舷側に開口が設置されていた。活魚運搬時は、開口を開放して魚倉内に海水を満たし、航行していた。これにより、海水を船底開口から魚倉内に取り入れるとともに舷側開口から外部へ放出するという仕組みで海水を魚倉内に循環させ、活魚の状態で輸送する構造となっていた。

本船は、両船楼の間の上甲板両舷のブルワーク下部に各 3 か所の放水口があり、上甲板上に魚倉のハッチコーミングとほぼ同じ高さとなる作業甲板が木板やグレーチングにより形成されていた。また、魚倉のハッチカバーとして、木板を並べてボルトナットで固定することで蓋をしており、風雨密になっていないので、海水が上甲板上に打ち込むと上甲板上又は魚倉内に流れ込むが、放水口又は舷側開口から船外へ流れ出る構造となっていた。

(図 1、図 2、写真 3、写真 4 参照)

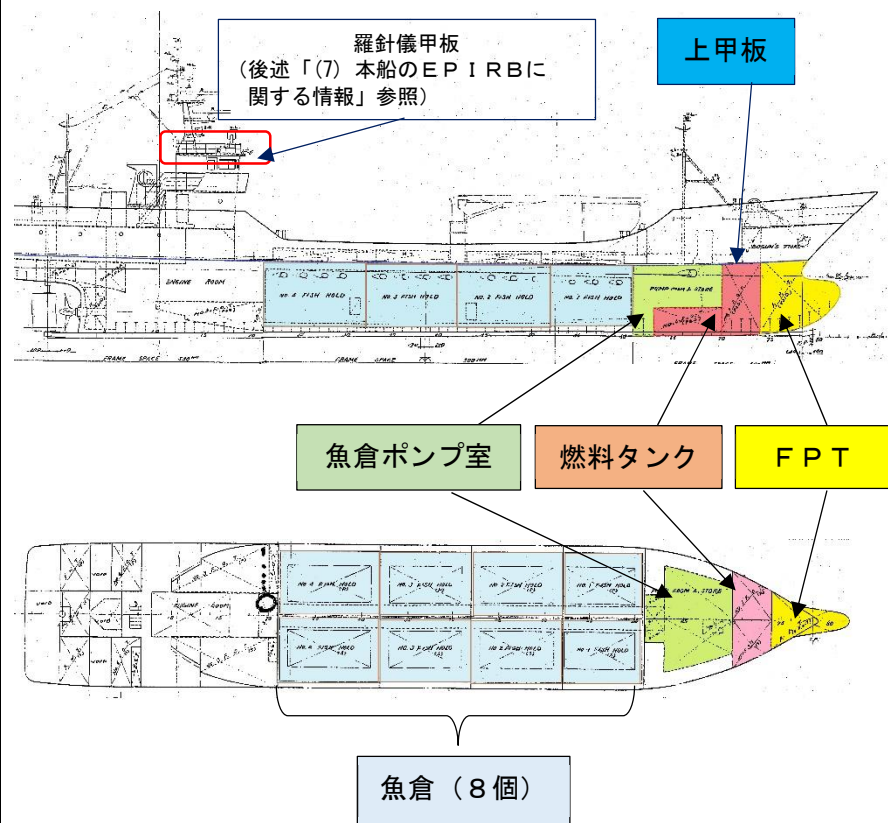


図 1 一般配置図

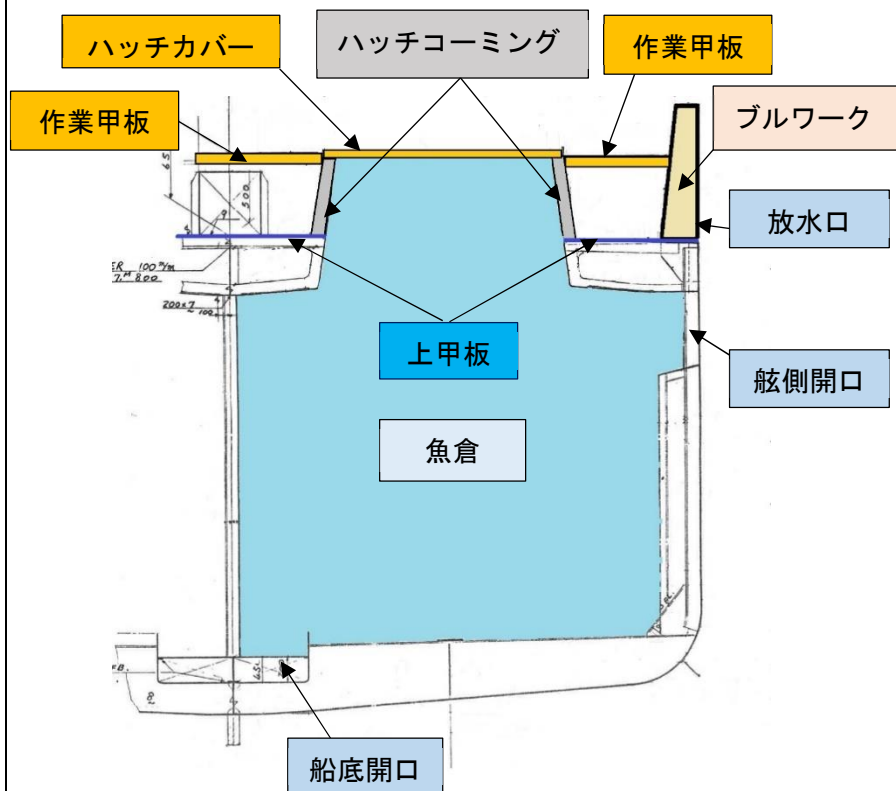


図2 中央断面図（右舷側）

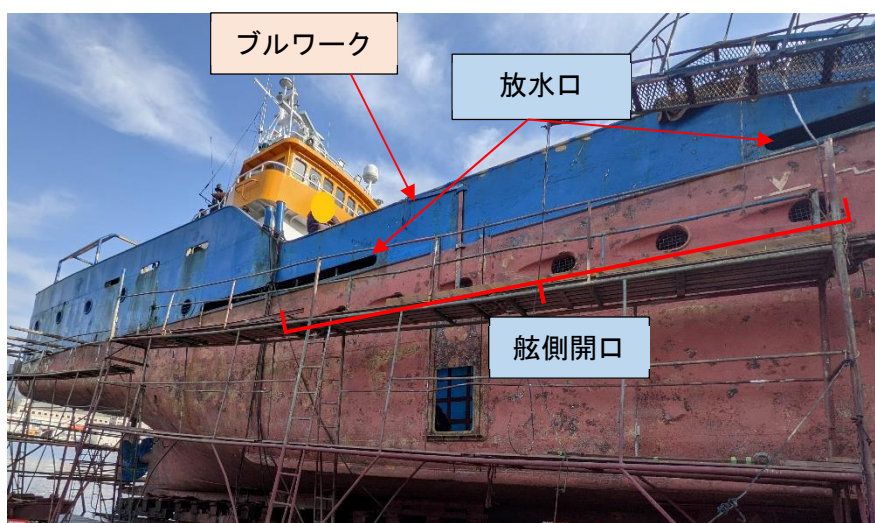


写真3 本船と同型船の放水口及び舷側開口

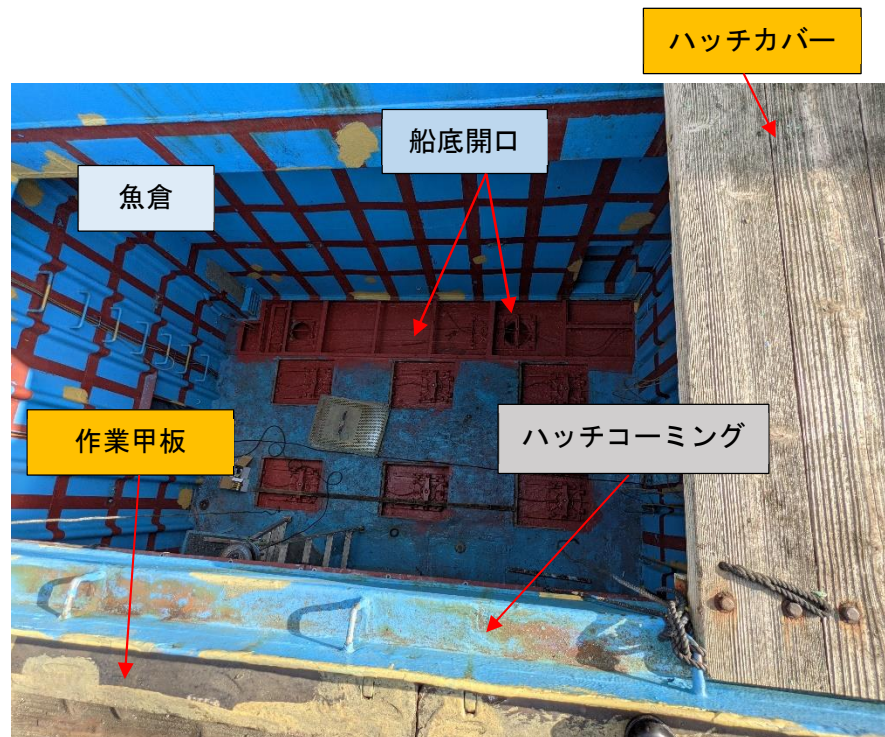


写真4 本船と同型船の魚倉

本船は、平成31年1月21日から31日までのドックの期間中に定期検査を受検しており、検査記録によれば、船体、機関、諸設備、属具等について基準に適合していた。

(7) 本船のEPIRBに関する情報

① 設置状況

本船のEPIRBは、自動離脱装置に取り付けられ、本船の羅針盤甲板左舷側に設置されていた。

本船の自動離脱装置は、水深約4.0m以内で自動的にEPIRBを離脱させる仕様になっていた。(図1及び写真5参照)

本船のEPIRB



写真5 本船のEPIRBの設置状況
(GMDSS救命設備整備会社提供、整備実施時(平成31年1月21日)撮影)

② 整備状況

本船の定期検査の際、平成31年1月21日にGMDSS^{*4}救命設備整備会社により、EPIRBの整備が行われた。本船のEPIRBの整備記録及び試験成績書によれば、この整備において、本船のEPIRBは電池交換が行われ、自動離脱装置が新替えされた。また、整備における各測定項目の数値結果等は正常であった。

(8) 本船の救命いかだに関する情報

① 設置状況

本船の救命いかだは、コンテナに格納されて本船の操舵甲板左舷側暴露部に設置された架台に自動離脱装置を介してワイヤで固縛されていた。

本船の救命いかだは、水深約4.0m以内で自動離脱装置が作動することによって固縛していたワイヤが外れ、コンテナが離脱して水面に浮上し、展張する仕様となっていた。(写真6参照)

^{*4} 「GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System」とは、衛星通信技術やデジタル通信技術を利用することによって、船舶が世界中どこを航行していても遭難・安全に関する通信等をより迅速・確実に行うことができる通信システムをいう。出典：海上保安庁ホームページ
(<https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/books/report2023/html/yougo/word70.html>)

	本船の救命いかだ  写真6 本船の救命いかだの設置状況 (救命いかだ整備会社提供、整備時（平成31年1月30日）撮影） ② 整備状況 本船の定期検査の際、平成31年1月30日に救命いかだ整備会社により、救命いかだ及び自動離脱装置の整備が行われた。本船の救命いかだ及び自動離脱装置の整備記録によれば、この整備における各測定項目の数値結果等は正常であった。 (9) 本船の簡易型AISの整備状況に関する情報 本船の定期検査に合わせ、平成31年1月22日に航海設備整備会社により、簡易型AISの点検整備が行われた。本船の簡易型AISの整備記録によれば、点検整備における各測定項目の数値結果等は正常であった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	不明 不明 不明 (1) 事故発生の状況 本船は、船長ほか5人が乗り組み、活魚約40tを積載し、令和2年12月22日11時00分ごろ、愛南町鹿島沖を出航し、尾鷲港に向けて航行中、行方不明となり、令和6年2月、すさみ町の沖合に沈没していることが確認された。 本船は、令和2年12月22日19時30分ごろ、室戸岬西方沖において、尾鷲港に向けて航行する他社の活魚運搬船の乗組員に目撃されている。 また、付近航行船のうち2隻のレーダー記録から、本船と思われる船舶の映像が、令和2年12月23日04時00分前ごろ、すさみ町の沖合において消失する状況が確認されている。 以上のことから、本船は、尾鷲港に向けて航行中、何らかの事

象に遭遇し、令和２年１２月２３日０４時００分前ごろ、すさみ町の沖合で浮力を喪失して沈没したものと考えられる。しかし、本船が他社の活魚運搬船の乗組員に目撃されてから本船と思われる船舶の映像が消失するまでの間に本船が外部と交信した情報は得られておらず、本船と衝突した可能性のある船舶も確認されていない。また、船体調査や乗組員からの口述聴取を行うことができなかったため、本船が沈没に至った状況及び乗組員が行方不明になった状況を明らかにすることはできなかった。

(2) 気象及び海象の状況

本船が目撃された室戸岬西方沖の近傍に位置する室戸岬特別地域気象観測所及び本船が発見されたすさみ町の沖合の近傍に位置する潮岬特別地域気象観測所における１２月２２日１９時３０分から２３日０４時００分にかけての観測値並びに本船の目的地と同じ尾鷲港に向かっていて本船を目撃した他社の活魚運搬船の乗組員の観測から、本船が目撃された室戸岬西方沖から本船が発見されたすさみ町の沖合に至る海域の、１２月２２日１９時３０分ごろから２３日０４時００分ごろまでの気象及び海象は、本船の航行に支障となる特異な状況ではなかったものと考えられる。

(3) 本船の船体、機関等に関する解析

本船は、２２日１３時００分ごろ、Ａ社関係者と業務連絡を行った際、異常を報告していないことから、少なくともこの頃までの航行中、本船の船体、機関等について、乗組員が航行上の支障を感じるような故障や不具合はなかったものと考えられる。

(4) 本船のＥＰＩＲＢに関する解析

本船は、ＥＰＩＲＢを搭載していたが、海上保安庁が本船のＥＰＩＲＢからの遭難信号を受信していないことから、遭難信号は発信されていないものと考えられる。

本船のＥＰＩＲＢは、平成３１年１月２２日のＧＭＤＳＳ救命設備整備会社による整備において、電池交換が行われ、また自動離脱装置は新替えされ、いずれも正常に機能する状態であることが確認されていた。しかし、本船のＥＰＩＲＢが発見されておらず、また本船の船体調査を行うことができなかったことから、本事故時に本船のＥＰＩＲＢ及び自動離脱装置が機能したか否かについて明らかにすることはできなかった。

(5) 本船の救命いかだに関する解析

本船は、膨張式救命いかだを搭載しており、また、平成３１年１月３０日救命いかだ整備会社による救命いかだ及び自動離脱装置の整備が行われ、いずれも正常に機能する状態であることが確認されていた。しかし、本船の救命いかだが発見されておらず、また本船の船体調査を行うことができなかったことから、本事故

	時に本船の救命いかだ及び自動離脱装置が機能したか否かについて明らかにすることはできなかった。 (6) 本船の簡易型A I Sに関する解析 本船は、簡易型A I Sを任意で搭載していたが、本船のA I S信号が、令和2年12月14日02時29分ごろ御坊市沖で送信されたことが確認されて以降、確認されていない。このことから、同時刻以降、本船の簡易型A I Sは作動していなかったものと考えられる。 本船の簡易型A I Sは、平成31年1月22日の航海設備整備会社による点検整備において、正常に機能する状態であることが確認されていた。しかし、本船の船体調査を行うことができず、本船の乗組員が発見されていないことから、本船の簡易型A I Sが作動していなかった理由について明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が尾鷲港に向けて航行中、令和2年12月23日04時00分前ごろ、すさみ町の沖合で沈没したものと考えられるが、沈没に至った状況を明らかにすることはできなかった。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ A I Sを備える船舶は、航行中、常時A I Sを作動させることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

