

船舶事故調査報告書

平成25年2月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	不明（平成24年9月5日 18時30分ごろ～6日 05時00分ごろの間）
発生場所	京浜港横浜第3区大黒ふ頭船だまり物揚場岸壁 横浜市所在の横浜大黒ふとう船だまり波除提灯台から真方位048°280m付近 （概位 北緯35°27.9′ 東経139°40.4′）
事故調査の経過	平成24年9月7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	作業船 八号やはた、19.37トン 235-35772 神奈川、個人所有 14.33m (Lr) × 3.46m × 1.55m、FRP ディーゼル機関、205.94kW、昭和43年
乗組員等に関する情報	船長 男性 80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 昭和53年10月27日 免許証交付日 平成24年1月20日 （平成29年3月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室焼損（廃船処理）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、作業員1人を乗せ、平成24年9月5日10時00分ごろ大黒ふ頭船だまり物揚場岸壁を出発し、京浜港横浜第1区の大棧橋に立ち寄ってパレット2個を積載後、神奈川県横浜市所在の鶴見つばさ橋下方の鶴見航路を約8.5ノットの速力で南東進中、船長が主機冷却水温度がふだんより上昇して約100℃に達していることを認めた。 船長は、冷却海水取入口に何か詰まっているのではないかと思い、主機の回転数を上下させたりしたが、11時30分～40分ごろ冷却水温度が更に上昇して120℃を超えたため、主機の回転数を下げて引き返し、大黒ふ頭船だまり物揚場北側の岸壁に着岸してパレット2個を陸揚げ後、主機を低速で運転して16時15分～30分ごろ同物

	<p>揚場に着岸した。</p> <p>船長は、翌日に修理を行うこととして18時30分ごろ本船を離れて自宅に戻った。</p> <p>本船は、大黒ふ頭船だまり物揚場に着岸中、6日05時00分ごろ警備員が本船から煙が出ているのを発見して消防署に連絡し、船長は、携帯電話で火災発生の連絡を受けた。</p> <p>本船は、消防署による消火活動により鎮火が確認された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船の機関室は、中央に主機が据え付けられ、その両側が燃料タンクになっていた。</p> <p>主機の排気は、船首寄り上部に配置された過給機から左舷側燃料タンクの上方を通り、船尾に排出されるようになっており、過給機を出たのち、冷却海水が注入されて排気管を冷却するようになっていた。</p> <p>燃料タンクの上部は貨物倉になっており、燃料タンク上部と貨物倉床裏の間隔は約10cmであった。</p> <p>本船の貨物倉床裏は、木材にFRPが張られた材料が使用されていた。</p> <p>排気管は、直径約6cmの鋳物製であったが、断熱材が巻かれていなかった。</p> <p>主機の冷却海水は、船底弁から取り入れられ、こし器を通して各冷却器及び排気管を冷却するようになっていた。</p> <p>本船は、本事故後、冷却海水系統のこし器の点検を行ったところ、こし器が目詰まりしているのが認められた。</p> <p>本船は、本事故の数箇月前、それまで乗船していた船長が辞め、船舶所有者が船長として乗船するようになったが、前の船長が乗船していた頃の海水こし器の掃除状況は不明であり、また、本事故時の船長は、乗船後、こし器の掃除を行っていなかった。</p> <p>本船は、老朽化が激しいことから、火災後、廃船処理された。</p>
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	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、京浜港横浜区の鶴見航路を南東進中、船長が、排気管の温度上昇に気付き、引き返して積荷を陸揚げし、大黒ふ頭船だまり物揚場に着岸して5日18時30分ごろ下船後、6日05時00分ごろ本船から煙が出ているところを発見されたので、本船が航行中に主機の冷却海水こし器が目詰まりし、冷却水が不足して排気管の温度が上昇したこと、及び排気管に防熱材が巻かれていなかったことから、5日18時30分ごろから6日05時00分ごろにおいて、大黒ふ頭船だ</p>

	<p>まり物揚場に着岸中に蓄熱された排気管によって排気管上部の貨物倉床裏が過熱されて出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、主機の冷却海水こし器の掃除を行っていなかったことから、こし器が目詰まりして冷却水が不足したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、京浜港横浜区の鶴見航路を南東進中、主機の冷却海水こし器が目詰まりし、冷却水が不足して排気管の温度が上昇したこと、及び排気管に防熱材が巻かれていなかったため、大黒ふ頭船だまり物揚場に着岸中に蓄熱された排気管によって排気管上部の貨物倉床裏が過熱されたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 冷却海水システムのこし器を定期的に点検、掃除すること。 ・ 排気管に防熱材を巻くこと。