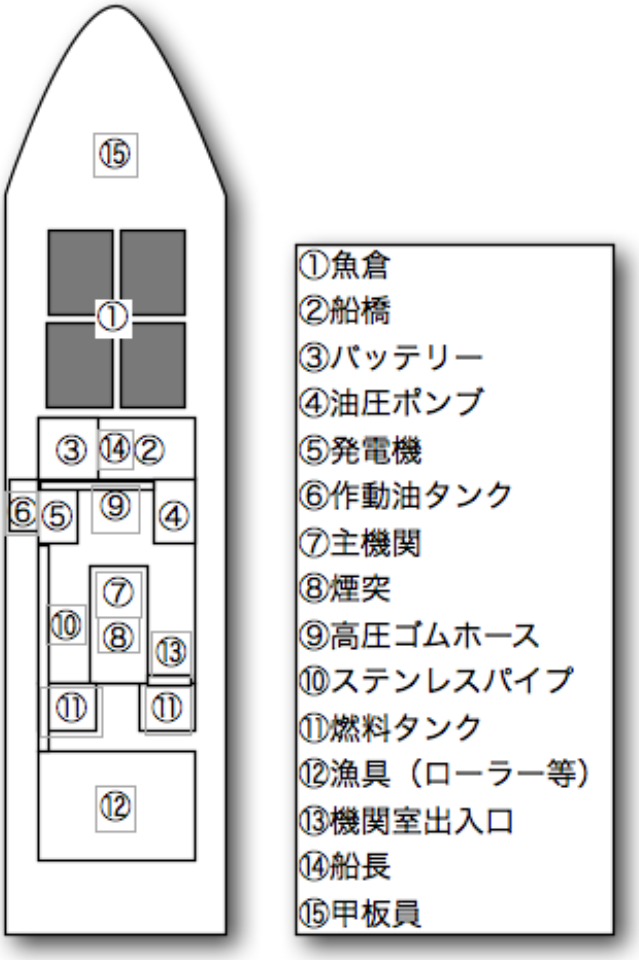
船舶事故調査報告書

平成２５年５月１６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	平成２４年１２月５日　１７時２７分ごろ
発生場所	阪神港神戸第５区のポートアイランド西方沖 兵庫県神戸市所在の神戸第２防波堤南灯台から真方位３３３°０．８６海里付近 （概位　北緯３４°４０．１′　東経１３５°１１．８′）
事故調査の経過	平成２４年１２月６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	漁船　海洋（かいよう）丸、４．９トン
船舶番号、船舶所有者等	ＨＧ３－２５５４２（漁船登録番号）、個人所有
Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質	１２．５５ｍ（Lr）×２．９６ｍ×０．７７ｍ、ＦＲＰ
機関、出力、進水等	ディーゼル機関、４０kW、昭和５８年４月２３日
乗組員等に関する情報	船長　男性　６３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５０年１０月２１日 免許証交付日　平成２２年７月２６日 （平成２７年８月４日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長ほか１人が乗り組み、阪神港神戸第５区のポートアイランド西方沖において、神戸大橋を経由して漁場に向けて対地速力約７ノットで北北東進中、平成２４年１２月５日１７時２７分ごろ、突然、周囲が明るくなったことから、船長が、船橋から出て確認したところ、本船の機関室右舷後部の機関室出入口から噴き出している火炎を発見した。 船長及び甲板員は、船尾のイケスの水で消火を行ったが、火の勢いが強く、自力消火は困難と判断し、２人は、前部甲板へ移動して神戸海上保安部へ救助要請を行い、神戸海上保安部の監視取締艇に救助された。 本船の火災は、巡視船艇等の消火活動により約１時間半後に鎮火した。

気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南西、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏
その他の事項	本船は、出火前に異音や異臭等の予兆はなかった。 本船は、船体調査の結果、機関室内の機械に火災の原因となった損傷や痕跡は認められず、高圧ゴムホースや電気配線は、火災で焼失し、残骸等には、出火元を示す痕跡が認められなかった。 本船の機関室内の機械の配置は、機関室中央に主機関及び排気管が、機関室の船首側にローラー用の油圧ポンプ、油圧ポンプの作動油タンク、作動油タンクと油圧ポンプ間の高圧ゴムホース及び発電機が、機関室左舷側に油圧ポンプとローラー間のステンレスパイプがそれぞれ設置されており、機関室右舷後部に機関室への出入口があった。 本船は、主機及び電気配線は３回換装し、油圧ポンプ及び高圧ゴムホースも１回換装しており、これまで作動状況は良好であった。 本船の最近の機関関係の故障は、３か月前に油圧ポンプ駆動用ベルトが切れただけであった。 （付図１　本船概略図　参照）
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	 なし あり なし 本船は、阪神港神戸第５区のポートアイランド西方沖を北北東進中、機関室から出火したものと考えられるが、出火元を示す痕跡が認められず、出火の状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が、阪神港神戸第５区のポートアイランド西方沖を北北東進中、機関室から出火したことにより発生したものと考えられる。

付図１　本船概略図


⑮
①
③
⑭
②
⑥
⑤
⑨
④
⑦
⑩
⑧
⑬
⑪
⑪
⑫
①魚倉
②船橋
③バッテリー
④油圧ポンプ
⑤発電機
⑥作動油タンク
⑦主機関
⑧煙突
⑨高圧ゴムホース
⑩ステンレスパイプ
⑪燃料タンク
⑫漁具（ローラー等）
⑬機関室出入口
⑭船長
⑮甲板員