

船舶事故調査報告書

平成25年5月30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8月15日（水） 18時27分ごろ
発生場所	大阪府泉州港東方沖 泉佐野市所在の阪南港泉佐野A防波堤灯台から真方位273° 2,900m 付近 (概位 北緯34° 25.5′ 東経135° 16.8′)
事故調査の経過	平成24年8月16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	モーターボート とんこ、5トン未満 260-32210大阪、個人所有 8.24m (Lr) × 2.99m × 1.60m、FRP ディーゼル機関2基、226.54kW（合計）、平成6年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 37歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年9月30日 免許証交付日 平成21年9月30日 (平成26年9月29日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	操舵室の左舷中央から同室後部出入口にかけての側壁等及び機関室内の主機等が焼損（廃船）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者13人（大人7人及び子供6人）を乗せ、平成24年8月15日17時30分ごろ和歌山県和歌山市沖ノ島を出航し、船長が、フライングブリッジで操船に当たり、両舷主機を回転数毎分約2,500にかけ、約17ノットの対地速力で大阪府阪南港へ向かった。 船長は、18時27分ごろ、泉州港東方沖を北東進中、船尾トランサム部に設置された右舷主機の排気管から噴出している黒煙を認め、機関を中立として様子を見ていたところ、間もなく機関室右舷ハッチの隙間からも煙が漏れ出てきたので、フライングブリッジから降り、同乗者を船首甲板へ避難させるとともに、18時32分ごろ118番通報した。

	<p>船長は、同乗者2人と共にクーラーボックスで海水をくみ上げて消火を試みたものの、機関室前端隔壁の中央部に設けられた点検口から火炎が噴き出し、操舵室左舷後部に置かれた本船のボートカバー等に燃え広がってきたので、消火を諦めて船首甲板へ避難した。</p> <p>船長は、危険を感じて海に飛び込んでいた同乗者4人（大人3人及び子供1人）が巡視艇に救助されたのち、船首甲板に避難していた同乗者9人と共に巡視艇に移乗し、本船は、巡視艇の消火作業により、19時08分ごろ鎮火した。</p> <p>船長ほか同乗者13人は、巡視艇により泉州港関西国際空港海上アクセス基地に運ばれ、同基地に到着後、船酔いによる体調不良を訴えていた同乗者1人が病院へ搬送された。</p> <p>本船は、後着した他の巡視艇により、関西国際空港海上アクセス基地へえい航され、後日、廃船となった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約50cm、水温 約27℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成24年3月末に本船を購入し、翌4月に日本小型船舶検査機構の検査を受検した。</p> <p>船長は、出航前に主機の潤滑油量、冷却水量等の点検を行った際、異常を認めなかった。</p> <p>本船の焼損状況等は、次のとおりであった。</p> <p>① 船体は、操舵室の左舷中央から操舵室後部出入口にかけての側壁、操舵室出入口扉等が焼損していたが、船首部に焼損はなく、また、船尾部は、船尾甲板上の機関室ハッチ（2か所）の隙間部分が焼けて黒く変色しているものの、大きな焼損はなかった。</p> <p>② 機関室前端隔壁に設置された点検口のカバーは、焼失しており、同点検口から扇状に燃え広がった痕跡が認められた。</p> <p>③ バッテリー（3個）は、機関室左舷前部に設置されており、同バッテリー群の船首側に置かれた蓄電池の上板が受熱により、若干の溶融があるものの、原形をとどめており、残りの2個については焼損が認められず、3個共にターミナル取付け部に緩み等はなかった。</p> <p>④ 機関室内の電気配線は、配線被覆が部分的に溶融し、芯線が露出していたものの、芯線に短絡痕、断線等は認められなかった。</p> <p>⑤ 本船は、機関室後部両舷に燃料タンク（軽油）を有しており、右舷燃料タンクの船首側に潤滑油の付着が認められ、燃料配管（ゴム製）の表面が焼けていた。</p> <p>⑥ 船尾甲板上の機関室ハッチは、両舷共に裏側が焼けて黒くなっていた。機関室ハッチの裏側には円筒に消火液が封入され、火災時の高熱で円筒が破裂して消火を行う自動拡散型の液体消火器が設置されていたが、左舷ハッチの裏側には、消火器の取付け具</p>

	<p>のみが残存し、右舷ハッチの裏側には、すすが付着していない箇所が認められ、また、右舷ハッチ裏側の船尾部分に潤滑油が付着した跡が認められた。</p> <p>⑦ 右舷主機は、ボンネットカバーが黒褐色に変色し、潤滑油給油口のキャップが焼失しており、また、右舷主機後部に設置された過給機、空気冷却器、減速逆転機、排気管等には潤滑油が付着し、過給機タービンハウジング上部には、付着した潤滑油が燃焼して黒く変色した痕が認められ、過給機エアフィルタは焼損していた。</p> <p>⑧ 左舷主機は、ボンネットカバーが薄い褐色に変色し、潤滑油給油口のキャップは原形をとどめていないものの、燃え残りが認められた。</p> <p>⑨ 両舷主機の燃料配管は、左舷主機の燃料戻り管（ゴム製）が焼けていたものの、原形をとどめているのに対し、右舷主機の燃料戻り管は白く灰化して原形をとどめていなかった。また、両舷主機共に燃料噴射ポンプ及び同ポンプから燃料噴射弁に至る高圧燃料管（金属製）等には、亀裂、破損等は認められなかった。</p> <p>⑩ 両舷主機の潤滑油管は、両舷主機、潤滑油こし器、潤滑油冷却器、過給機の排気タービン部と吸気コンプレッサ一部との間の軸受け部への潤滑油入口管等には、亀裂、破損等は認められなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣等を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>なし あり なし</p> <p>本船は、泉州港東方沖を北東進中、右舷主機の過給機付近から出火したことから、機関室前端隔壁の点検口を経て操舵室左舷側に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、右舷主機の過給機付近の機器等に潤滑油が付着していたこと、及び過給機タービンハウジング上部に付着した潤滑油の燃焼痕が認められたことから、右舷主機の潤滑油が高温となった過給機タービンハウジングに降りかかって発火し、火災となった可能性があると考えられるが、右舷主機内部の損傷状況を確認できず、潤滑油が噴出した場所及び噴出に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、泉州港東方沖を北東進中、右舷主機の過給機付近から出火したため、発生したものと考えられる。</p>