


船舶事故調査報告書

平成27年10月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	火災
発生日時	平成26年4月24日 16時00分ごろ
発生場所	沖縄県名護市安和南西方沖 琉球名護港南防波堤灯台から真方位270° 4.9海里付近 （概位 北緯26° 35.00′ 東経127° 53.40′）
事故調査の経過	平成26年4月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	遊漁船 ^{ぜんかいまるせん} 善海丸千、5.9トン ON2-1134（漁船登録番号）、個人所有 12.38m (Lr) × 2.63m × 0.81m、FRP ディーゼル機関、279.4kW、平成8年6月18日 第296-25511号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 33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 平成19年3月1日 免許証交付日 平成24年2月2日 （平成29年3月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損（沈没）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、乗客8人を乗せ、テレビ局の釣り番組（主機を停止することなく、釣り場を移動しながらのいかの流し釣り）の収録を終え、沖縄県本部町 ^{もとぶ} 浜崎漁港に向け、約15ノットの速力として自動操舵で帰航中、平成26年4月24日16時00分ごろ、船長が船室内の異臭に気付いた。 船長は、船室内の右舷船尾角付近の配線貫通部からの白煙に続き、船室内の機関室出入口の床板（6枚を縦2列に配置）の隙間から炎が見えたので、床板を外して同室内を見たところ、右舷船尾部に火炎を認めた。 本船は、船長が、熱に反応する消火器を機関室内に設置していたほか、船室内床にある機関室出入口から持運び式消火器2本で消火を試みたものの、火勢が強くて消火できず、16時24分ごろ、海上保安

	<p>庁に救助を依頼した後、全員で海に飛び込み、来援した巡視艇及び僚船に救助された。</p> <p>本船は、延焼を続けた後、19時00分ごろ沈没した。 (写真1、写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 本船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 操舵室</p> </div> </div> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東、風速 約7m、視界 良好 海象：波高 約1.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、上甲板中央に船尾側から出入りする船室があり、その中央右舷寄りが操縦席で、周辺にレーダー、GPSプロッター、魚群探知機、ソナー等の航海計器類が装備されており、船室の下が機関室となっていた。</p> <p>機関室は、中央に主機があり、主機の前部出力取出し軸と右舷側の発電機が、左舷側の操舵機油圧ポンプがそれぞれVベルトを介して駆動されており、中央の左舷及び右舷の各側壁寄りにそれぞれ航海計器類及び主機始動用セルモータの各電源として12Vバッテリーが2個ずつ設置されていた。</p> <p>主機は、機関室の左舷側に設置された燃料タンクの燃料を使用し、排気が各シリンダから排気集合管を介して主機の右舷船尾上方角に付設の過給機及び主機排気管を経て右舷船尾から排出されるようになっていた。</p> <p>主機排気管は、一部耐熱ゴム（長さ約60～70cm）を使用しており、また、主機冷却水の排出経路にもなっていた。</p> <p>本船は、船長が船室内に出て来た白煙に気付いた際、レーダー等の航海機器類、主機監視盤等の電源に異常はなかったが、ヘルムポンプ（油圧操舵システムを構成して舵輪が取り付けられている）から作動油が漏れていた。（写真3参照）</p> <p>本船は、本事故前日、整備業者に依頼し、不調であったヘルムポンプを中古の同ポンプと交換した際、オイルシールを新替えていた。</p> <p>ヘルムポンプと操舵機油圧ポンプをつなぐ銅パイプ配管は、主機排気管の上方を横切っていた。</p> <p>船長は、本事故後、操舵システムの油圧系統の不具合から、作動油</p>

	<p>が機関室内に飛び散って出火したのではないかと思った。 船長及び乗客は、全員救命胴衣を着用していた。</p>  <p>写真3 舵輪及びヘルムポンプ</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり なし</p> <p>本船は、浜崎漁港に向けて帰航中、機関室内から出火したことから、周辺区画に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、黒煙ではなく、白煙を生じてから火炎が発生していること、船長がヘルムポンプの漏油及び機関室右舷船尾部に火炎を認めていたことから、帰航中、操舵システムの油圧システムの不具合から、作動油が機関室内に飛び散り、機関室右舷船尾部の主機排気管等に降りかかるなどして火災となった可能性があると考えられるが、火災が発生する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、浜崎漁港に向けて帰航中、機関室から出火したため、周辺区画に延焼したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・機関室には、船舶用自動拡散型粉末消火器を設置することが望まれる。

付図1 事故発生場所概略図

