

船舶事故調査報告書

平成28年3月3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27年3月1日 10時00分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬西方沖 伊良湖岬灯台から真方位301° 3.8km付近 （概位 北緯34° 35.8′ 東経136° 58.8′）
事故の概要	遊漁船第八松下丸は、遊漁中、火災が発生して沈没した。
事故調査の経過	平成27年3月2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	遊漁船 第八松下丸、9.7トン AC2-3750（漁船登録番号）、個人所有 14.95m (Lr) × 3.72m × 1.11m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成15年7月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 50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57年3月26日 免許証交付日 平成24年10月22日 （平成30年2月28日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（釣り客）
損傷	全損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東南東、風力 4、視程 約10km 海象：波高 約1.0m
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、釣り客9人を乗せ、平成27年3月1日07時00分ごろ愛知県南知多町師崎港を出港し、07時30分ごろ伊良湖岬灯台西方沖の釣り場に到着して遊漁を開始した。 船長は、10時00分ごろ、主機をアイドル運転の回転数毎分500～1,000の微速力前進にかけて蛇行運転をしながら魚影の探索中、操舵室の右舷側に設けられた機関室の換気口から出ている焦げくさい臭いと白煙に気付いた。 船長は、‘機関室の出入口として操舵室船尾側の床に設けられたハッチ’（以下「本件ハッチ」という。）の蓋を開けたところ、機関室内

	<p>に黒煙が立ち込めており、中をのぞくことができる状態ではなく、炎を見ることはできなかったが、操舵室内にあった携帯式消火器の消火剤を機関室内に噴射した。</p> <p>本船は、消火器が空になっても火勢が衰える様子がなく、危険を感じた船長が操縦席に戻って僚船に無線で連絡を取ろうとしていたところ、本件ハッチの船首側から炎が出始め、僚船に救助を要請して間もなく操舵室が炎で包まれた。</p> <p>釣り客及び乗組員は、全員が付近で遊漁中の僚船に救助され、愛知県田原市伊良湖港に搬送された。</p> <p>釣り客2人は、本船に接舷した僚船に移乗する際、1人が僚船で足を滑らせて転倒し、左手の指に突き指を、別の1人が唇に切創を負って救急車で病院に搬送され、治療を受けた後、自宅に帰った。</p> <p>他の釣り客は、救助された僚船に乗って伊良湖港を經由して師崎港に帰った。</p> <p>本船は、巡視艇による消火活動中、11時40分ごろ伊良湖岬の北西約4.7km（水深約55m）の地点で沈没した。</p> <p>船長及び甲板員は、伊良湖港において、負傷した釣り客を救急車に乗せて見送った後、別の僚船に乗って本船が沈没した海域に向かい、浮流油等の問題がなくなったことを確認して師崎港に帰った。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、建造当時の主機を年間2,200～2,300時間使用し、上架による船体掃除を年に2～3回行っていた。</p> <p>機関室は、主機の前端部が操舵室の操縦席の直下付近にあり、主機の後端部近くの天井に縦約1m、横約50cmの本件ハッチが設けられ、本件ハッチの船尾側に容量約1klの燃料タンクが、左舷側に船内電源用バッテリーが、右舷側船首方に主機用バッテリーがそれぞれ設置されていた。</p> <p>主機は、船首側出力軸に電磁クラッチを介して連結される駆動軸に4個のプーリを備え、それぞれVベルトを介して雑用海水ポンプ、‘船内電源用バッテリーを充電する発電機’（以下「船内電源用発電機」という。）、甲板機用油圧ポンプ及び操舵機用油圧ポンプを駆動していた。</p> <p>機関室には、主機で駆動される海水ポンプの他に、甲板上の各釣り客用のいけす等に送水する目的で‘24V直流の船内電源により駆動される最大吐出量毎分約80ℓの海水ポンプ’（以下「本件ポンプ」という。）が主機前部の左舷側に設置されていた。</p> <p>本件ポンプは、船内電源用発電機及び船内電源用バッテリーからの電気配線が接続されており、遊漁中、常時運転されていた。</p> <p>本件ポンプは、‘ステンレス製の駆動軸’（以下「軸」という。）及びインペラの成型されたゴム製翼が付いた砲金製ブッシュそれぞれに設けられたキー溝にキーを挿入してインペラを軸に固定し、出力25</p>

	<p>OWのモータで直接駆動する構造で、キー又はキー溝が損傷しなければ運転中に軸が空回りすることはなかった。</p> <p>本船は、本事故発生前日の昼ごろから本件ポンプが送水不能となり、船長が、本事故当日の04時30分ごろ、出航前に開放修理を行った。</p> <p>船長は、インペラのゴム製翼が損傷したものと考え、インペラを交換しようとして本件ポンプの蓋を開けたところ、同翼は正常で、キーが外れて出てきたので、キーがキー溝から外れて軸が空回りしていたものと思い、軸とインペラのキー溝とを合わせ、キーを挿入して復旧し、運転したところ、送水可能となったので、その状態で本件ポンプを運転していた。</p> <p>船長は、機関室で本件ポンプを復旧した後、主機の冷却水量、潤滑油量等を点検し、異常のないことを確認して主機を始動した。</p> <p>本船は、本事故時、主機の警報装置が作動することはなかった。</p> <p>船長は、本事故時の状況から、主機の前部付近から出火したと思った。</p> <p>乗組員及び釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 あり なし</p> <p>本船は、伊良湖岬西方沖において魚影の探索中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、主機がアイドル状態から微速力前進で運転されている間に主機の前部付近から出火しており、出航前に修理され、その後連続運転されていた本件ポンプに不具合を生じ、モータ又は電源系統から出火して付近に延焼した可能性があると考えられるが、本船が沈没したことから、出火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、伊良湖岬西方沖において魚影の探索中、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。</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"> ・ 機器の開放修理は、専門知識を持った修理業者に相談するなどして構造を確認した上で行うこと。 ・ 機器の修理を行った際には、運転開始後適宜運転状況を監視すること。