

## 船舶事故調査報告書

平成30年8月22日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	平成30年3月10日 15時20分ごろ
発生場所	岡山県岡山市岡山港 岡山港西防波堤灯台から真方位094°560m付近 （概位 北緯34°35.8′ 東経133°57.6′）
事故の概要	漁船 <sup>おき</sup> 隠岐は、岡山港を西進中、火災が発生した。 隠岐は、甲板及び機関室に焼損を生じた。
事故調査の経過	平成30年3月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	漁船 隠岐、1.3トン OY3-24743（漁船登録番号）、個人所有 8.08m（Lr）×1.98m×0.62m、FRP ディーゼル機関、128.7kW、昭和63年3月23日 第271-20309号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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3年7月9日 免許証交付日 平成28年11月7日 （平成34年7月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	甲板及び機関室に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東北東、風力 3、視界 良好、気温 約 9.3℃ 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、岡山市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）の棧橋で、船長が冷却清水タンクの冷却清水量が適正であることを確かめて主機を始動させ、回転数毎分（rpm）約1,000にして暖機運転を行った後、平成30年3月10日15時10分ごろ岡山港の係留地に向けて本件マリーナを出発し、主機を約1,500rpmにして西進した。

船長は、後部甲板の操縦席で操舵に当たり、岡山市所在の児島湾大橋を過ぎた頃、主機の冷却清水温度が安定したので、主機を約2,000rpmまで上げた。

船長は、15時14分ごろ、本船が約19ノットの対地速力で航行していたところ、主機の冷却清水温度上昇の警報が鳴ったので、直ちに主機を中立運転とし、本件マリーナ担当者に携帯電話で主機の冷却清水温度上昇の警報が発生したので、同清水温度上昇の傾向を見守る旨を伝えた。

船長は、15時17分ごろ、操舵室左舷前部の機関室出入口から白煙が出ているのを認め、その旨を本件マリーナ担当者に伝えたところ、本件マリーナ担当者から主機を停止させるよう助言を受けたので主機を停止させた後、船首部に行って錨を投下した。

船長は、15時20分ごろ、操縦席に戻り、機関室を見たところ白煙が充満し、主機後部付近から炎が出ているのを認めた。

船長は、物入れにあった粉末消火器1本を使用して消火作業を行ったものの、消火することができなかったので、火災に気付いて来援した付近を航行中の船に移乗した。

付近を航行中の船の乗組員は、本船で火災が発生した旨を海上保安庁に通報を行うとともに、本件マリーナに連絡した。

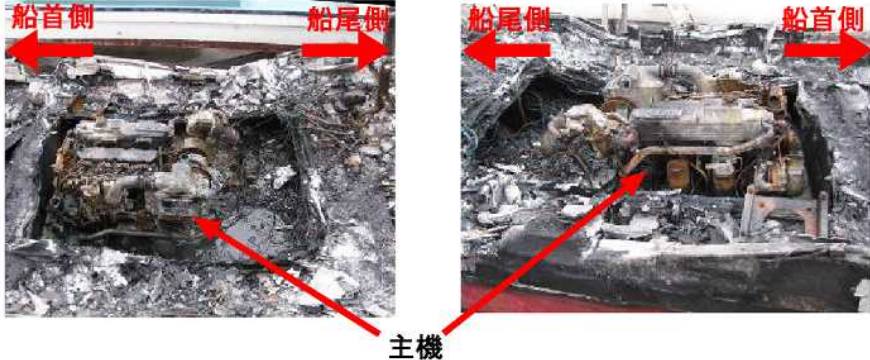
本船は、甲板上から煙と炎が上がる状況となり、来援した本件マリーナの救助船の乗組員が消火器及び消火用薬剤を用いて消火作業を行い、バケツでくんだ海水をかけるなどした後、16時00分ごろ鎮火した。

本船は、船長が付近を航行中の船から本件マリーナの救助船に移乗した後、同救助船にえい航されて本件マリーナに戻った。

(写真1～3参照)



写真1 焼損状況（甲板上全景）

	 <p>写真2 焼損状況 (機関室① 左舷側から望む)</p> <p>写真3 焼損状況 (機関室② 右舷側から望む)</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、魚釣りを楽しむ目的で、平成29年5月ごろ本船を親族から譲り受けたものの、魚釣りに出掛けたことがなく、暖機運転を時々行っていた。</p> <p>船長は、平成30年1月ごろ船体の整備を行い、本事故当時まで1か月当たり及び1年当たりの主機の運転時間が、それぞれ約1.5時間及び約18時間であった。</p> <p>本船は、操舵室の前部床部に機関室入口、操舵室の前方に燃料タンク及び物入れがそれぞれ2個、操舵室後方に生け簀<sup>す</sup>2個及び物入れが設けられ、機関室に自動拡散型の消火器を備えており、主機の燃料として、A重油を使用していた。</p> <p>本船は、主機の右舷側上部にアルミ製冷却清水タンクが、右舷側中央部にオイルフィルタが、主機の前部にセル及び航海計器に電源を供給するオルタネータが、主機の後部に水冷式過給器がそれぞれ設けられていた。</p> <p>本船は、潤滑油の交換作業が行われた後、最初の航海であった。</p> <p>船長は、主機の整備に詳しい親族が本船を所有していたので、整備して運航されていた船であり、整備状況に問題がないと思っていた。</p> <p>船長は、潤滑油若しくは燃料が漏えいし、引火したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本件マリーナ担当者は、本船の潤滑油の交換作業を初めて請け負ったが、3月4日ふだん行う手順で同作業を完了した後、主機の試運転を行い、正常であることを確認しており、異状を認めなかった。</p> <p>船長は、出発後、児島湾大橋を過ぎたのち主機の回転数を上げて航行するまで異音、異臭、発熱等の異状を認めなかった。</p> <p>本船は、機関室に火災探知機が設置されていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>不明</p> <p>不明</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 本船は、岡山港を西進中、機関室から出火したものと考えられるが、甲板及び機関室全体の焼損が激しく、出火し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、岡山港を西進中、機関室から出火したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> <li>・機関室（小型船舶）には、火災探知機を設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

