

船舶事故調査報告書

令和2年6月3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	令和元年8月22日 08時48分ごろ
発生場所	和歌山県日高港西南西方沖 紀伊日ノ御埼灯台から真方位203° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 49.3′ 東経135° 01.8′）
事故の概要	プレジャーボート ^{グレイス} glaysは、北西進中、火災が発生した。 glaysは、機関室及び船体上部構造物等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月22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	プレジャーボート glays、12トン 250-21226 沖縄、個人所有 11.16m (Lr) × 3.77m × 1.96m、FRP ディーゼル機関2基、470.72kW（合計）、平成2年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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63年7月12日 免許証交付日 平成31年1月17日 （令和5年7月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室及び船体上部構造物等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.8m
事故の経過	本船は、船長ほか1人（主に機関担当、以下「機関長」という。） が乗り組み、回航の目的で、令和元年8月22日06時00分ごろ和歌山県串本町串本漁港を出港し、両舷の主機の出力をそれぞれ約70%に設定後、日高港西南西方沖を約18ノットの対地速力で瀬戸内海に向けて北西進していた。 船長は、フライングブリッジで操船中、08時46分ごろ、左舷主機が突然停止してクラッチ等が作動しなくなったことを知り、主機の運転音が変わったことに気付いてフライングブリッジに上がってきた機関長に左舷主機の状況を確認するよう指示し、携帯電話で本船の売

	<p>買仲介会社の担当者に報告した。</p> <p>機関長は、船長から現況を聞き、左舷主機を点検しようと機関室のハッチカバーを開けて機関室内をのぞき込んだものの、機関室内に充満した煙で火元等を全く確認することができず、船長に現況を報告するとともに針路を変えて最寄りの港に向かうことを提案した。</p> <p>船長は、機関長の報告を受けて左舷主機の運転を諦め、右転して和歌山県美浜町日ノ御崎に向けて航行を続けたが、08時48分ごろ、船室（キャビン）及び後部甲板（スイムプラットフォーム）に白煙が漂っていることを認め、機関室で火災が拡大していると判断して直ちに118番通報を行っていたところ、突然、右舷主機のクラッチが後進に切り替わったことを認めた。</p> <p>船長は、海上保安庁と連絡しながら、右舷主機を前進運転に戻そうとクラッチを操作したが、クラッチの切替え及び右舷主機の増減速ができなかったため、自力での運航を諦めて右舷主機を停止し、救助を要請した。</p> <p>船長は、08時55分ごろ、本船の売買仲介会社の担当者に再び現状を報告した後、後部甲板付近の煙が多くなってきたので、機関長と共に船首部の甲板に避難し、09時15分ごろ付近を航行していた漁船に救助された。</p> <p>本船は、船長が漁船に移った頃には機関室換気口から火炎が噴出し始め、漁船が本船から約20m離れたところ、1回目の爆発を起こして燃え上がり、その数分後に大爆発を起こし、09時30分ごろフライングブリッジ及びツナタワー（フライングブリッジより更に上にある遊漁中に使用する簡易船橋）が崩落した。</p> <p>本船は、10時05分ごろ来援した巡視船により消火活動が開始されたが、10時44分ごろ事故発生現場付近の海域で沈没した。</p> <p>船長及び機関長は、別の漁船に移乗して和歌山県御坊市塩屋漁港に到着した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本事故発生時の本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、平成2年9月にアメリカ合衆国で建造された輸入艇で、令和元年7月に売買が成立し、売買仲介会社が船体塗装及び機関整備を行った後、8月20日に沖縄県与那原町に向けて神奈川県横須賀市を出航しており、本事故当時、海象が悪かったので瀬戸内海経由で航行する予定であった。</p> <p>本船は、固定式機関室消火装置として、機関室船首側の燃料タンク側壁に2基の自動拡散型粉末消火器が装備されており、この消火器の公称作動温度が約95℃、防護容積が1基あたり2m³、放射時間が約2秒であった。また、本船は、令和元年6月に日本小型船舶検査機構の定期的検査（第1回中間検査）を受けて合格していた。</p>

	<p>船長及び機関長は、ふだん一緒に回航業務に就いており、出航後には船内の安全設備及び消防設備等の確認を行い、本船の固定式機関室消火装置の存在も知っていた。</p> <p>船長らは、本船の回航を始める時、本船の売買仲介会社から機器の操作方法について説明を受けてから出航したが、固定式機関室消火装置の取扱い方法に関しては説明を受けておらず、本事故当時、固定式機関室消火装置の作動には気が付かなかった。</p> <p>船長は、内航船の船長を務めた後、回航する船舶の船長として約30年の経験があり、また、機関長は、外航船及び内航船の機関長又は機関士を務め、船長が操船する船で主に機関担当として約10年の回航業務を経験していた。</p> <p>本船と同型船の取扱説明書によれば、建造当時、機関室にはハロン1301を使用している固定式消火装置（機器の自動停止機能付き）とフライングブリッジで警報が吹鳴する火災警報装置が装備されていたが、本船の輸入通関時、それらの設備は撤去され、日本国内の法規に合致したものと交換されていた。</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>なし 不明 なし</p> <p>本船は、日高港西南西方沖を北西進中、機関室から出火したものと推定される。</p> <p>本船は、左舷主機が突然停止し、船長及び機関長が機関室に火災が発生したことを認めた後、右舷主機が制御不能に陥ったことから、機関室左舷付近で出火して付近の可燃物に引火した後、延焼が進んで機関室全体の火災に至った可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、火元や可燃物の特定、延焼の状況等を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、日高港西南西方沖を北西進中、機関室から出火したことにより発生したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・乗組員は、機関室内で火災が発生した際には、まず主機、発電機、換気送風機等を止め、機関室内を窒息環境とすること。 ・回航を行う乗組員は、船主、販売会社等に本船の消火設備等の配置及び取扱い方法の説明を聞き、出航する前に確認しておくこと。 ・乗組員は、各種固定式機関室消火装置の作動概要等の違いをよく理解しておくこと。 ・固定式機関室消火装置は、複数基装備されていても同時に作動す

	るとは限らないので、1基の噴射量で機関室の空容積を十分に満たすことができるものを装備することが望ましい。
--	--

付図1 事故発生場所概略図

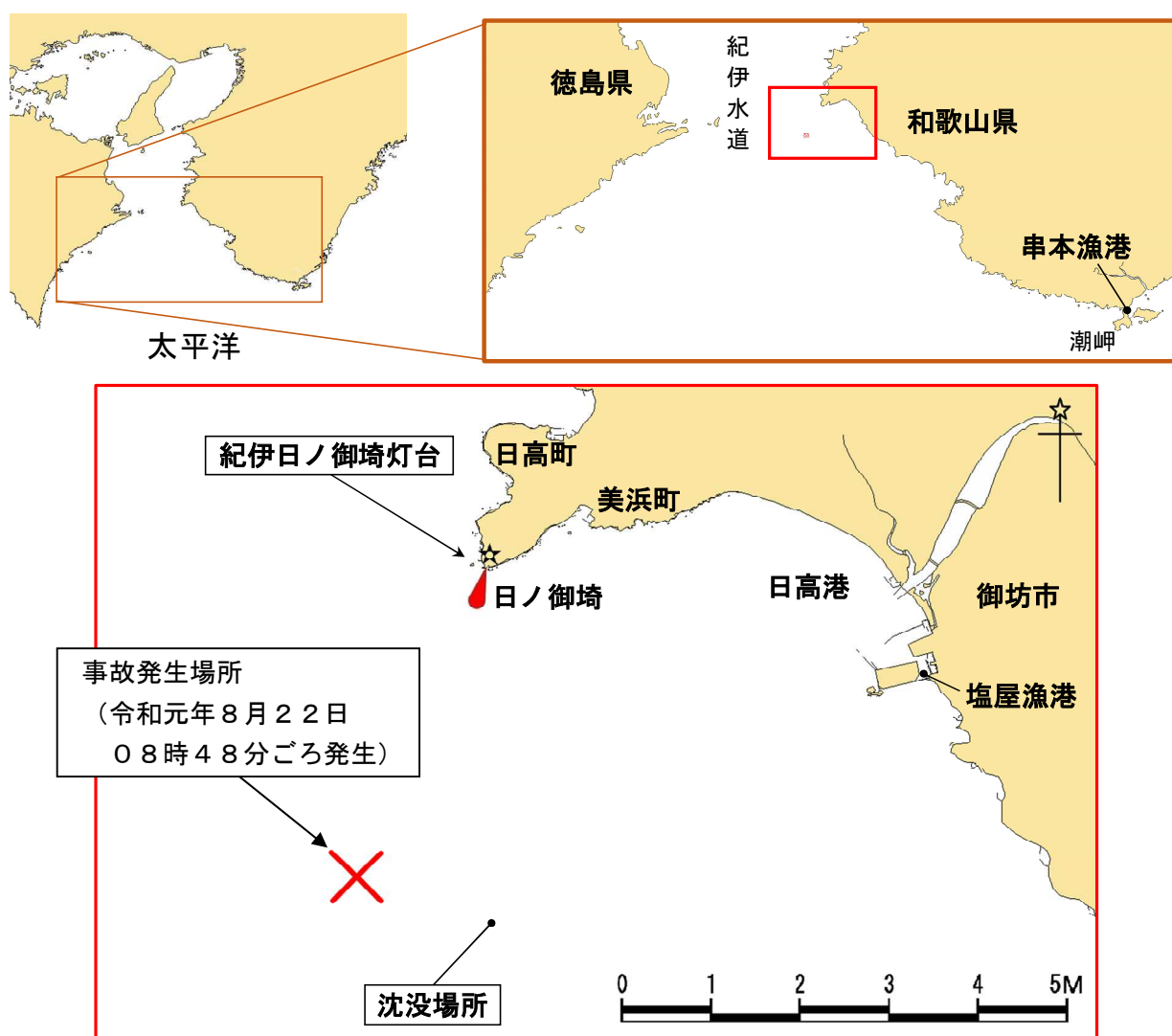


写真1 本船



(本船の売買仲介会社より提供)

写真2 本事故発生時の本船



(海上保安庁より提供)