

船舶事故調査報告書

令和3年1月13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2年2月19日 10時40分ごろ
発生場所	北海道余市町余市港北北西方沖 余市港北防波堤灯台から真方位352° 7.7海里（M）付近 （概位 北緯43° 20.4′ 東経140° 45.5′）
事故の概要	漁船第27栄徳丸は、操業中、機関室から火災が発生した。 第27栄徳丸は、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和2年2月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	漁船 第27栄徳丸、19.85トン HK2-19448（漁船登録番号）、個人所有 17.82m（Lr）×3.70m×1.33m、FRP ディーゼル機関、250.10kW、昭和55年10月30日 第200-28099号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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54年2月23日 免許証交付日 平成30年1月10日 （令和5年3月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約4～5m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員5人（日本国籍2人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、たら刺し網漁の目的で令和2年2月19日02時00分ごろ余市港を出港し、03時ごろ同港の北北西方沖の漁場に到着した後、たら刺し網の操業を開始した。 船長は、操舵室内で操業の指揮をとっていたが、10時40分ごろ、左舷甲板上の揚網機で揚網を行っていた甲板員の1人（以下「甲板員A」という。）から、機関室右舷側の送風機の通風筒から黒煙が

	<p>噴出している旨の報告を受け、操舵室後部の窓越しに黒煙の噴出を認めた。</p> <p>甲板員Aは、船員室から持運び式粉末消火器1個を持ち出して機関室出入口の右舷側のドアを、また、船長は、操舵室から同粉末消火器1個を持ち出して、機関室出入口の左舷側のドアを、それぞれ開放したところ、黒煙の噴出と炎を認めたので、同室に入るのは危険だと判断し、共に消火作業を断念した。</p> <p>船長は、火勢が強く延焼してきたので、甲板上にいた甲板員5人を船首部に避難させ、操舵室に戻り、無線を使って付近海域で作業中の東しゃこたん漁業協同組合に所属する漁船に、また、携帯電話を使って僚船の船長に、それぞれ救助を要請した。</p> <p>海上保安庁は、11時04分ごろ、本船で火災が発生している旨の通報を東しゃこたん漁業協同組合から受けた。</p> <p>全乗船者は、救助に来た東しゃこたん漁業協同組合に所属する漁船に移乗し、北海道古平町古平漁港に到着した。</p> <p>本船は、来援した巡視船による消火作業が行われ、鎮火した後、タグボートによって北海道小樽市小樽港にえい航され、後日、サルベージ船によって余市港で陸揚げされ、海上保安庁及び地元の消防署による調査が行われた後、解撤された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船首部に操舵室が、同室下方に船員室が配置され、機関室が船体中央付近から少し後方に配置されていた。</p> <p>主機は、機関室の中央付近に据え付けられ、過給機付4サイクルV型8シリンダのディーゼル機関であり、右舷側がAバンクと称して1番～4番、左舷側がBバンクと称して5番～8番と、それぞれ船首側から順にシリンダ番号が付けられていた。</p> <p>主機始動用バッテリーは、主機前端の出力取り出し軸のプーリを介してVベルトで駆動される小型発電機によって充電されるようになっていた。</p> <p>機関室は、本事故時、左舷側の給気ファンと、右舷側の排気ファンにより換気されていた。</p> <p>本船は、A重油を主機の燃料油としており、本事故当時、約5kℓが搭載されていた。</p> <p>機関室には自動拡散型消火器が左舷側に1個、持運び式粉末消火器が右舷側に1個、それぞれ備えられており、火災探知器は設置されていなかった。</p> <p>機関室は、調査した際に左舷側後部の主機始動用バッテリー(直流、24V)2個が設置されていた付近の焼損が激しく、同始動用バッテリーがなくなっていた。(写真1参照)</p>

	<p>写真1 本事故後の機関室の状況（イメージ）</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、余市港北北西方沖において、操業中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の主機始動用バッテリーが設置されていた付近の焼損が激しかったことから、同付近から出火して同始動用バッテリーの電気配線の被覆等の可燃物から船体に延焼した可能性があるものと考えられるが、船長及び甲板員が黒煙の噴出と炎によって機関室に入ることができず、また、主機始動用バッテリーがなくなっており、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、余市港北北西方沖において、操業中、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>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の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"> ・ 機関室で火災が発生した場合は、ドア等の開口を閉鎖し、機関室の換気ファンの運転を止めて空気の供給を止めること。 ・ 機関室は、火災探知機を設置することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

