

船舶事故調査報告書

令和3年6月30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11月16日 13時20分ごろ
発生場所	兵庫県豊岡市竹野町竹野港北東方沖 猫埼灯台から真方位296° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 41.5′ 東経134° 43.3′）
事故の概要	遊漁船オーシャンズは、東進中、火災が発生した。 オーシャンズは、機関室等に焼損を生じて沈没した。
事故調査の経過	令和2年11月19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	遊漁船 オーシャンズ、14トン KT2-1166（漁船登録番号）、個人所有 15.97m（Lr）×3.26m×1.24m、FRP ディーゼル機関、539.90kW、平成13年6月 第292-45560号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 49歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年7月29日 免許証交付日 平成30年7月13日 （令和6年3月30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 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、令和2年11月16日08時00分ごろ京都府京丹後市浅茂川漁港を出航し、兵庫県香住町余部漁港北方沖の釣り場数箇所で遊漁を終えた後、13時00分ごろ釣り場の移動を兼ねて徐々に出航地に近づく目的で、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ）で東進を開始した。 船長は、13時20分ごろ、竹野港北東方沖を操舵室で操船中、主機遠隔操縦装置監視盤の警報が鳴ったので主機の冷却清水温度や潤滑油圧力等を確認したものの、警報の吹鳴原因が分からず主機を止めて

	<p>点検しようとしたところ、釣り客から右舷通路前方にある機関室通風口から煙が出ている旨の連絡を受けた。</p> <p>船長は、操縦席の窓越しに船首方にある機関室通風口から出る黒煙混じりの白煙を認め、機関室内部の状況を確認する目的で操舵室床面にある機関室出入口ハッチを開けたところ、煙が激しく噴出したので既に消火できる状況でないと判断して直ちに同ハッチを閉鎖し、釣り客に機関室で出火したことを伝えた後、退船の準備をして船尾甲板に集合するように指示した。</p> <p>船長は、118番通報を行い、付近を航行していた僚船（以下「僚船A」という。）の船長に携帯電話で救援を要請した後、海水ポンプを始動し、機関室通風口からホースで機関室内に放水を行った。</p> <p>船長は、13時30分ごろ来援した僚船Aに釣り客を移乗させた後、機関室内の放水を続けたものの、機関室換気口からの煙の噴出が激しさを増す一方となったので自身も退船することとし、ホースを機関室換気口に差し込んで僚船Aに移乗した。</p> <p>船長は、僚船Aの船長と協議を行い、僚船Aから本船を監視することとし、僚船Aの船長が付近を航行していた別の僚船（以下「僚船B」という。）の船長に携帯電話で釣り客の出航地への移送を依頼した。</p> <p>船長は、僚船Aの釣り客と共に来援した僚船Bに移乗した本船の釣り客を見送った後、本船の火災の状況を監視しながら巡視艇の到着を待った。</p> <p>本船は、潮流等により圧流されて兵庫県豊岡市猫埼^{とよおか}付近に到達し、15時20分ごろ来援した巡視艇が消火活動を開始したものの、15時56分ごろ船尾から沈没した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 消火作業中の本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、過給機付4サイクル6シリンダの主機を、操舵室下方に位置する機関室中央部に搭載し、操舵室内の左舷船首側床面に縦約1.0m、横約0.8mの機関室出入口ハッチ1つが装備されていた。</p> <p>本船は、機関室換気ファンが装備されていなかった。</p> <p>本船の機関室通風口は、縦約0.6m横幅約0.2mのサイズで、操舵室前方の上部構造物に装備されていたものの、通風口には外気流入部を閉鎖する扉等が備え付けられていなかった。</p> <p>船長は、平成21年に本船を中古で購入して遊漁船業を始め、平成29年11月に定期検査を受けた際には機関室諸設備に異状がなく、本事故当日の出航前、機関室内の点検を行った時にも異状が見当たらなかった。</p> <p>船長は、本事故発生まで機関及び電気関係で故障を経験したことがなかったものの、ふだん、機関室内を点検中、機関室内の壁面及び天井面に覆われているスポンジ状の防音材の劣化が進んで剥がれ落ちて</p>

	<p>いたので貼り直すなどしており、本事故後、航行中に劣化した防音材の破片が過給機などの主機高温部に接触して発火に至った可能性があると思った。</p> <p>本船の釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、機関室内に火災検知器及び自動拡散型液体消火器（型式承認取消品）が装備されていたものの、本事故当時、火災警報装置が作動しておらず、また同消火器の作動有無の確認ができなかった。</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</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>本船は、竹野港北東方沖を東進中、機関室内から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室内壁に貼付してある防音材の劣化が進んでいた状態で航行中、剥がれ落ちた防音材の一部と主機高温部分とが接触して出火した際、船長がそのことに気付かずに主機の運転を続けたことから、機関室等に延焼した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、出火等の状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>本船は、機関室内に火災検知器が設置されていたものの、本事故時に作動しなかったことから、船長が機関室内で火災が発生したことに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、竹野港北東方沖を東進中、機関室内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>船舶所有者は、本事故後、新たに入手した遊漁船に対して、同種事故等の再発防止策として、次のことを行うこととした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機関室内にカメラを、操舵室内にモニタをそれぞれ設置し、操縦中に機関室内の監視が常時できるようにする。 ・ 火災検知器、自動拡散型粉末消火器（J C I 型式承認品）等を機関室の空間容積を考慮して相当数設置する。 <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"> ・ 船長は、機関室内で火災が発生したものの消火設備を使用することができない、または消火設備を使用したにもかかわらず効果が十分でない場合、機関室通風口を閉鎖するなどして機関室内への外気の流入を防ぎ、機関室内を密閉して窒息による消火を試みる こと。 ・ 船舶所有者は、機関室内等に装備されている火災警報装置を定期的に点検及び作動試験を行うこと。 ・ 船長は、主機過給機等の高温部を有する機器やバッテリー付近での漏えい油や拭き取り用布等の可燃物の存在を放置しないこと。

	<ul style="list-style-type: none">・ 船舶所有者は、機関室内壁に防音材が貼付してある場合、防音材の材質を確認し、耐火性能を有しない場合は撤去または耐火性能を有する材質で製造されたものに交換することが望ましい。
--	---

付図1 事故発生場所概略図

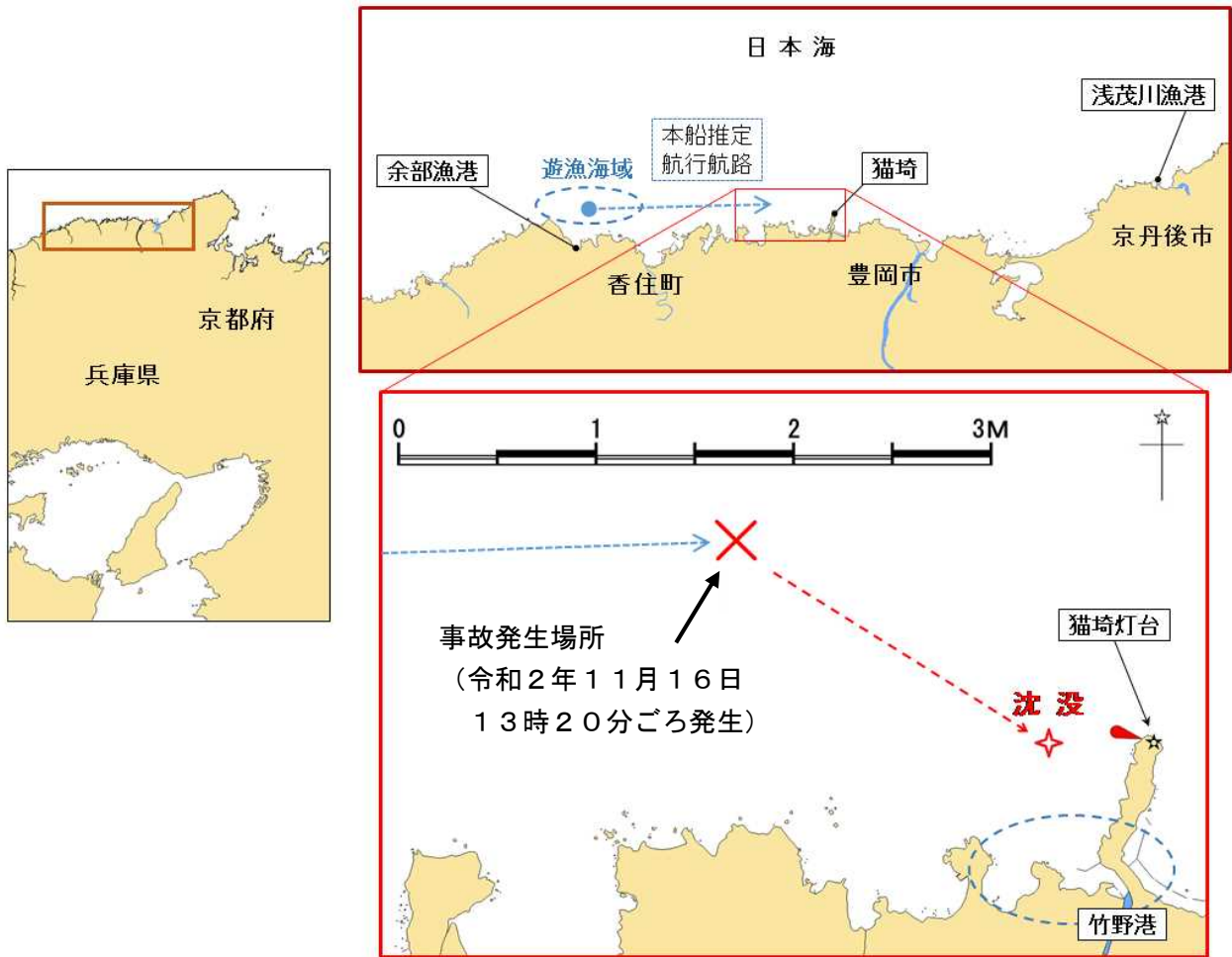


写真1 消火作業中の本船



(本船の上部構造物)

海上保安庁提供
(消火活動開始直後)

