

船舶事故調査報告書

令和3年6月9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

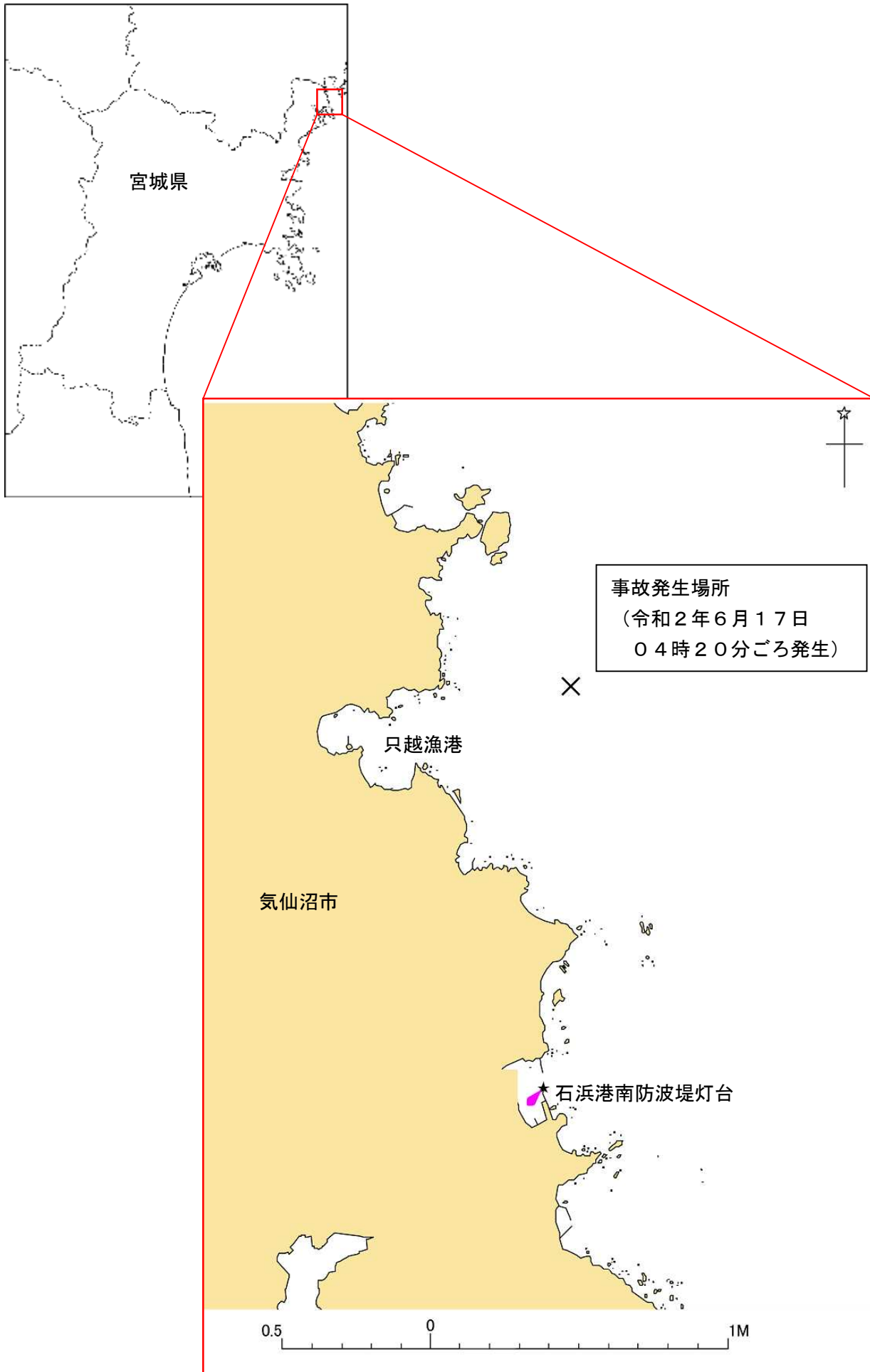
委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	令和2年6月17日 04時20分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市 ^{ただこし} 只越漁港東方沖 石浜港南防波堤灯台から真方位004° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯38° 56.0′ 東経141° 39.2′）
事故の概要	漁船第一政栄丸 ^{せいえい} は、養殖作業中、機関室から火災が発生した。 第一政栄丸は、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第一政栄丸、3.6トン MG3-46207（漁船登録番号）、個人所有 11.30m（Lr）×3.00m×0.99m、FRP ディーゼル機関、228kW（動力漁船登録票による）、平成16年7月6日 第210-59725号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年11月5日 免許証交付日 平成28年10月17日 （令和4年4月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損、沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、養殖ほたての出荷作業の目的で、令和2年6月17日03時20分ごろ只越漁港東方沖の養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）に向けて同漁港を出港した。 船長は、04時15分ごろ本件養殖施設に右舷着けし、操舵室の外壁左舷角に設けられた通称桁クレーン（以下「本件クレーン」という。）の油圧ポンプ（以下「本件ポンプ」という。）の始動スイッチを

	<p>入れた。</p> <p>船長は、本件クレーンを使って長さ約240mの幹綱を右舷船首部及び船尾部のローラに掛け、幹綱に垂下方式で四角形の育成籠16個が連結された長さが約15～16m、重量が約30kgを1桁とした桁綱の巻揚げ作業を開始した。</p> <p>船長は、桁綱の巻揚げ作業中、04時20分ごろ本件クレーンが停止し、その後、主機も停止したので船上を見回したところ、機関室出入口扉から煙が出ているのを認め、同扉を開けたところ、主機左舷船首部に火炎を認めた。</p> <p>船長は、操舵室に備えられていた持ち運び式消火器で消火を行い、主機左舷船首部に設置してあった本件ポンプに接続された油圧ホースのステンレス製接続金物付近から、ろうそくの炎程度にまで火勢を抑えたが、その後、再度燃え始め、操舵室まで延焼する状況を認めた。</p> <p>船長は、本船からの煙を認めて来援した僚船に避難し、同船の甲板員が携帯電話で海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った。</p> <p>本船は、その後も延焼し、通報を受けて来援した巡視艇が消火活動中、06時34分ごろ沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 側面図及び平面図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船体中央部より前方に操舵室があり、その下方に機関室が配置され、機関室への出入口が、操舵室内の床に設けられたハッチ及び機関囲い船尾端左舷側に機関室出入口扉がそれぞれ設けられていた。</p> <p>本船は、主機が機関室の船首寄りに据付けられており、クラッチを介して主機によってベルト駆動される発電機及び本件ポンプが主機の右舷側及び左舷側に据付けられ、主機の排気管及び過給機は左舷側に設けられていた。</p> <p>船長によれば、機関室船尾端中央に自動拡散型消火器を設置していたが、本件ポンプまで約3m離れていたため操舵室に延焼する時までは作動せず、その後の作動は不明であった。</p> <p>機関整備業者によれば、船長から毎年1回の機関整備の依頼を受けていたが、本件ポンプから伸びている2本の油圧ホースの表面に劣化は認めていなかった。</p> <p>本船の油圧ホースは、平成26年及び平成27年に甲板上の油圧ホースが、1本はホースの中央で破裂し、もう1本はステンレス製接続金物の付け根部から作動油が漏えいしたので新替されていた。</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>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、平成16年に進水して以来、本件ポンプに接続されている</p>

	<p>油圧ホースが新替されていない状態で運用され、本件養殖施設においてほたて貝の桁綱を巻き揚げ作業中、その油圧ホースから作動油が主機左舷船首部の排気管方向に噴出したことから、同排気管付近で発火して付近の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、平成27年に甲板上で使用されていた油圧ホースのステンレス製接続金物付近から作動油が漏えいしていたことから、本件ポンプに接続している油圧ホースが内部から侵食されて作動油が漏えいした可能性があると考えられる。</p> <p>自動拡散型消火器は、機関室船尾端中央に設置されていたが、本件ポンプまで約3m離れていたことから、操舵室に延焼するまで作動せず、延焼を食い止めることができなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、平成16年に進水して以来、本件ポンプに接続されている油圧ホースが新替されていない状態で運用され、本件養殖施設においてほたて貝の桁綱の巻き揚げ中、その油圧ホースから作動油が主機左舷船首部の排気管方向に噴出したため、同排気管付近で発火して付近の可燃物に延焼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"> ・ 機関室内の油圧ホースは、あらかじめ専用の油飛散防止テープ等（Spray Stop Tape）を巻いて、漏油飛散防止に努めること。 ・ 機関室内の油圧ホースは、定期的な点検及び交換することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 側面図及び平面図

